

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE
PORT DE DUNKERQUE

SON DÉVELOPPEMENT ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le vendredi 2 mai 1913, à 3 heures

PAR

Georges FERNIQUE

Président : M. HITIER, professeur.

Suffragants : } MM. FERNAND FAURE, professeur.
GIDE, professeur.

PARIS

M. GIARD & E. BRIERE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE FOULLIER

1913

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE
PORT DE DUNKERQUE

SON DÉVELOPPEMENT ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

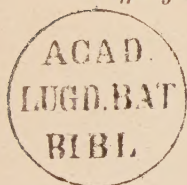
Le vendredi 2 mai 1913, à 3 heures

PAR

Georges FERNIQUE

Président : M. HITIER, professeur.

Suffragants : } MM. FERNAND FAURE, professeur.
 } GIDE, professeur.



PARIS

M. GIARD & E. BRIERE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE
PORT DE DUNKERQUE

SON DÉVELOPPEMENT ET SON RÔLE ÉCONOMIQUE

INTRODUCTION

Les sujets maritimes bien qu'étant peu traités dans les facultés de droit, présentent au point de vue de l'économie nationale, une importance de plus en plus grande. La mer que les Français dédaignèrent, un peu trop longtemps peut-être, attire tous les peuples. Nous avons dû suivre le mouvement, et depuis quelque temps nous nous intéressons un peu trop vivement peut-être à ce qu'elle a de beau et d'esthétique. Mais ce qu'il faut voir en elle, c'est le côté utilitaire ; c'est par là que notre pays tirera de sa situation géographique tous les avantages qu'il est en droit d'en attendre.

Nous espérons que cette modeste étude suscitera des recherches du même genre sur les autres grands ports de France. Nous avons tracé rapidement, trop

rapidement peut-être, l'histoire, l'état actuel du port de Dunkerque, et fait entrevoir son avenir.

Avant de commencer il nous reste à remercier les personnes qui nous ont facilité nos recherches à Dunkerque : La Chambre de commerce en la personne de son secrétaire général et de son bibliothécaire, le service des Ponts et Chaussées, enfin une des grandes industries métallurgiques de Dunkerque, la seule peut-être, qui nous ont reçu avec une amabilité qui n'avait d'égale que leur empressement à nous aider dans les recherches des documents.

LA VILLE — LE PORT

1° Situation géographique

Position géographique. L'aspect du littoral.

La rade. Les bancs de sable.

Dunkerque se trouve sur la mer du Nord par 0°1'41", de longitude est, et 51°3 de latitude nord.

« La côte présente un aspect bas et triste, aucun rocher, aucune falaise ne signalent au navigateur cette côte perfide. De la haute mer on aperçoit une ligne de dunes blanchâtres qui se confond avec celle des brisants », dit M. Herubel dans son ouvrage *La France au travail*. Cette côte est bordée d'une zone de tourbières et de marais dont le niveau est inférieur à celui de la mer et qui est protégée des invasions de celle-ci par des dunes et par des levées artificielles : abri très incertain, car malgré des plantations d'oyats destinées à maintenir le sable, il arrive parfois que la tempête le déplace, et que là où la veille se trouvait une panne [c'est-à-dire un col entre deux dunes], le lendemain il y ait une levée de sable de 20 à 25 mètres. Malgré leur aspect quelque peu triste,

ces dunes ont eu un rôle important en permettant à l'homme de cultiver l'hinterland, formé d'une plaine qui petit à petit s'est desséchée et où s'est déposé le gras limon apporté par l'Aa, ce qui a fait dénommer le pays la grasse Flandre.

Telle est la région où est situé le port de Dunkerque.

La rade s'étend parallèlement au rivage sur une longueur de 20 kilomètres, de la frontière belge jusque par le travers de Gravelines ; sa largeur varie de 1.000 à 1.700 mètres. Sa profondeur est des plus suffisantes ; les cotes varient de 10 à 18 au-dessous de zéro des cartes marines(1). Il y a par conséquent dans la rade, en temps normal, de 14 m. 90 à 22 m. 90 de profondeur.

Deux passes y donnent accès, à l'est, celle de Zuyd-cote ; à l'ouest, celle de Mardyck, tirant leurs noms des villages en face desquels elles se trouvent. La seconde seule, vu sa profondeur et sa largeur est utilisable pour les gros navires, ce qui prive les baigneurs de Malo du spectacle intéressant du mouvement des navires.

Les bancs de Flandre. — La rade est abritée du côté du large par une série de bancs au nombre de six, formés de sable, et s'étendant parallèlement au rivage ; ce sont les bancs de Flandre, sur lesquels la

1. Le zéro correspond pour les vives eaux ordinaires à une profondeur de 5 m. 90 et en cas de morte eau à 4 m. 90.

hauteur de l'eau n'atteint parfois que les cotes de 1 m. 50 ou 2 mètres, présentant par conséquent du danger pour la navigation. « S'il n'y avait semées ça et là de nombreuses balises pour indiquer le chenal, le bateau s'échouerait sur le sable », dit M. Herubel (1). En effet du fait de l'existence de ces bancs, le service de balisage et d'éclairage a dû être très développé. La passe de l'Ouest est signalée par deux bateaux feux, celle de l'est est balisée par des bouées.

D'autres feux sont mouillés sur les bancs, tandis que deux rangées de bouées indiquent les limites de la rade laissant entre elles un espace d'un mille environ (2). Il faut faire mention de l'emploi de l'éclairage au gaz. En outre sur la pointe sud-ouest du

1. *La France au travail.* En suivant les côtes de Dunkerque à Saint-zaire.

2. *Bancs :*

Première ligne du côté de la terre : Hauts fonds de Gravelines.

Deuxième ligne — Smal-Bank.

Troisième ligne — Bread Bank.

Quatrième ligne — In et Out Rattel

Cinquième ligne — Dic Occidental, Central et Oriental.

Sixième ligne — Out Ruytingen, in Ruytingen et Banc de Bergues.

Cette dernière ligne est signalée par le bateau feu Ruytingen empêchant les navires de s'aventurer sur les bas-fonds des bancs. Plus au large, le banc Sandettie porte le bateau du même nom, présentant des éclairages à caractéristiques variées ou des signes distinctifs, comme du reste tous les bateaux feux, permettant de les reconnaître la nuit comme le jour.

banc de Nieuport est installée une bouée lumineuse et à cloche, dont l'entretien appartient à l'administration française bien qu'elle soit située en eaux belges. La rade est suffisamment sûre pour que l'on puisse s'y aventurer sans pilote.

2° Aperçu historique jusqu'à la fin du XIX^e siècle

*Origine de Dunkerque. — Ses différents maîtres.
Vicissitudes du XVIII^e siècle.*

Au temps où, dans les environs immédiats de l'emplacement où est bâtie à l'heure actuelle la ville de Dunkerque, s'élevaient des villes industrielles ou commerçantes comme Mardyck dont le port était actif, ou Bergues, rien ne troublait la monotonie du rivage sur les dunes bordant l'anse où se jetait la Colme.

Au moment de la conquête de la Gaule par les Romains, ces derniers trouvèrent dans cette région une tribu germanique, les Morins. Elle avait dû s'exiler dans ces pays désertiques, ce qui avait fait attribuer à la contrée le nom de Flaenderland : terre des exilés.

Les Romains, après trois années de lutte, purent s'installer et entreprirent alors le dessèchement des marais formés derrière les dunes et tracèrent des routes dont on voit encore les vestiges.

La véritable origine de Dunkerque remonte à l'épo-

que où saint Éloi entreprit d'évangéliser ces régions. Il réunit quelques fidèles autour d'une église : l'église des Dunes Duynkerke. Il fallut encore l'intervention de saint Martin pour permettre le triomphe de la nouvelle religion et assurer ainsi le développement de la nouvelle ville créée auprès du sanctuaire.

A ce moment la domination romaine avait disparu pour faire place à celle des Francs. Ils s'étaient établis dans la région depuis le v^e siècle et la faisaient administrer par les grands officiers : les forestiers.

Au x^e siècle, Dunkerque semble commencer à jouer un rôle actif; à cette époque des travaux de défense sont effectués. La première muraille dont la ville fut entourée est due à Baudoin III et date de 906. Ce fut à ce moment que le nom de Dunkerque devint officiel. Nous ne le trouvons pourtant mentionné pour la première fois que dans un acte de 1067.

Au xii^e siècle apparaît la première manifestation de l'activité maritime du port. La construction d'une partie de la flotte nécessaire à la croisade fut effectuée à Dunkerque.

En 1232, l'évêque de Cambrai fit placer de chaque côté du chenal des jetées en fascines, ce fut l'embryon du port.

Ce port devait passer par bien des vicissitudes. Du fait de sa position il était évident qu'il devait soutenir le premier choc dans une guerre Nord-Eu-

ropéenne, et aussi attirer contre lui la haine des voisins par crainte de la concurrence, au cas où ils seraient victorieux.

Au commencement de la guerre de Cent ans, la ville fut livrée aux Anglais par les Flamands révoltés, et leur servit de point d'appui et de port de ravitaillement, mais elle fut bientôt reprise par le comte de Flandre. Les Anglais s'en emparèrent de nouveau en 1388 malgré la résistance des habitants qui, du reste, ne supportèrent pas longtemps la domination des étrangers. La ville, après un siège très rapidement conduit par Charles VI, redevint Française.

Par la suite partie de l'Empire de Charles-Quint, la ville de Dunkerque traversa une période très troublée ; tour à tour Française ou Espagnole, elle finit par être reprise par Turenne en 1658, mais en vertu de conventions, elle fit retour à l'Angleterre, et se vit en un seul jour passer aux mains des trois plus puissantes couronnes de l'Europe. Le roi Louis XIV, chagriné de voir une si belle ville aux mains de l'étranger, mena des négociations occultes et le 27 octobre 1662 Dunkerque, devint Française, qualité qu'elle ne devait plus perdre.

Aussitôt Vauban traça les plans des fortifications qui furent élevées sous la direction de cet habile ingénieur. De plus, de considérables modifications furent apportées au port. On créa des défenses sur le front de mer, on prolongea les jetées et on construi-

sit un bassin à flots, des chantiers de constructions, des magasins pour les divers services de la marine. Les plus gros vaisseaux pouvaient entrer dans le port qui alors était un port de guerre plus qu'un port de commerce.

Le XVIII^e siècle. — A cette époque fut créée la Chambre de commerce (février 1700). Le premier président fut Jacques Vergier. Cette institution fut, comme on le verra, la créatrice du merveilleux développement que prit au siècle suivant le port.

Les Dunkerquois déployèrent alors sur mer une activité à nulle autre pareille. En quarante ans, de 1670 à 1710, leurs corsaires ramenèrent au port ou détruisirent 700 navires parmi lesquels 40 de guerre, pour une valeur de 40 millions. Ce zèle attira la mauvaise humeur des Anglais, qui par deux fois bombardèrent le port, mais sans grand résultat. Ce que n'avaient pu faire les vaisseaux anglais, un simple traité le fit; et le 16 juin 1714, le traité d'Utrecht accorda à nos voisins la destruction du port qui devait être obstrué par un batardeau posé par les soins de l'administration française. C'était la fermeture du port et l'interdiction de tout trafic.

Les Flamands cherchèrent à tourner les clauses du traité et creusèrent le canal de Mardyck, en communication avec la mer. Les Anglais protestèrent, le régent leur donna raison et fit détruire les travaux. Dunkerque semblait ruiné, quand la nature lui vint

en aide. Le 31 décembre 1720 une tempête très violente rompit le batardeau, et la population aidant, les barques de pêche purent passer. Petit à petit la ville reprit son activité d'antan et malgré la destruction de ses fortifications à la suite du traité d'Aix-La-Chapelle, elle semblait devoir prendre une extension énorme, quand cet essor fut arrêté par la guerre de Sept ans. Le traité de Paris comportait la destruction de tous les ouvrages militaires et maritimes. Mais Dunkerque renaquit vite de ses cendres grâce à la politique commerciale du roi Louis XVI. Il favorisa le développement de la pêche et de l'armement, restaura les bassins, les quais et les estacades. Le traité de Versailles ne contient aucune clause concernant Dunkerque.

Depuis cette époque, et malgré la Révolution, moment très critique pour Dunkerque, le port jouit d'une sécurité inaccoutumée. Cette sécurité ne permit pas tout d'abord un grand développement au port, mais fut un des facteurs de son essor à la fin du xix^e siècle.

3° Les différents programmes de travaux depuis 1800

Insuffisance constante des bassins. — Le programme Freycinet. — Les travaux en cours et projetés.

Du fait des exigences des vainqueurs des guerres antérieures, il ne restait au commencement du siècle dernier que peu d'ouvrages anciens. Il y a quelques

années on pouvait voir encore deux magasins qui avaient servi à la marine. Ils disparurent avec les travaux d'établissement des bassins Freycinet.

Au cours du xix^e siècle, la sollicitude des pouvoirs public se traduisit pour Dunkerque par plusieurs programmes. Ils firent de l'humble petit port que nous trouvons en 1800 un des ports les mieux organisés pour notre commerce. En 1800, en effet, il n'y avait que deux bassins : le bassin de la Marine et l'arrière-port ; le port d'échouage où s'ouvraient les écluses de ces deux bassins était assez grand pour pouvoir servir aux besoins du commerce.

Les vingt premières années du xix^e siècle, par suite d'une situation générale très troublée, ne furent pas heureuses pour le port de Dunkerque. Cet état se traduisit par le chiffre très minime du mouvement de la navigation pendant l'année 1813 (1).

La première manifestation de l'intérêt porté à Dunkerque à l'époque de la restauration fut la loi du 3 juin 1821 qui créa un bassin de chasse. Celui-ci fut établi sur le terre-plein situé à l'ouest du port emplacement actuel des bassins Freycinet). De forme ovoïde, ce bassin de chasse fut appelé bassin Becquey et fut construit de 1812 à 1826. Il avait une superficie de 30 hectares, une profondeur de 6 mètres au maximum, et une contenance de 1.200.000 mètres cubes.

1. Mouvement des navires entrés et sortis : 11.000 t. (1813).

Son but était, en ouvrant les écluses, d'envoyer dans le chenal une masse d'eau suffisante pour entraîner les bancs de sable qui s'y formaient. En outre, on ordonna la construction d'un quai en pierre d'une longueur de 536 mètres en bordure est de l'avant-port ; les estacades furent modifiées. Les dépenses nécessitées par ces travaux s'élevèrent à 3.800.000 frs. Le mouvement de la navigation se développait de telle façon que le port était devenu de nouveau insuffisant, et il fallut par une nouvelle loi du 16 juillet 1845, ordonner la transformation de l'avant-port en bassin à flots qui prit le nom de bassin du Commerce ; en même temps un approfondissement général d'un mètre fut ordonné.

L'année suivante le grand phare dont la construction avait commencé en 1838 fut terminé. Le port de Dunkerque à ce moment avait la physionomie qu'il devait garder jusqu'à l'année 1880 environ.

La construction des lignes de chemin de fer amena un tel développement du trafic (746.000 t. en 1861 contre 198.000 en 1844) qu'il fallut penser à de nouveaux agrandissements. Un décret de 1861 affecta 15 millions aux travaux suivants :

1° Un bassin à flots devait être construit sur le terre-plein situé à l'ouest de l'avant-port, près de la citadelle. Ce bassin devait être mis en communication avec l'avant-port par une écluse de 21 mètres de large et de 120 mètres de long. Les relations avec le bas-

sin de la Marine seraient assurées par un pertuis.

2° On devait élargir l'avant-port près de cette écluse, dite écluse de l'ouest.

3° Le programme prévoyait en plus l'achèvement des quais sur les anciens bassins, la construction de cales de radoub, enfin le déplacement des fortifications, déplacement rendu nécessaire par l'extension du port entrevue pour l'avenir.

A partir de cette époque, entre en scène une nouvelle personnalité, la Chambre de commerce. Elle avait déjà combattu pour l'extension du port, mais son rôle avait été jusque-là effacé. Par une loi du 20 mai 1868, la Chambre de commerce fut autorisée, ainsi que la municipalité, à percevoir un droit proportionnel au tonnage des navires entrant dans le port. Cette taxe était destinée à garantir un prêt de 12 millions qu'elles faisaient à l'État.

Mais malgré le zèle de la Chambre de commerce, par suite sans doute des circonstances néfastes qu'avait traversées le pays, en 1875 rien n'était terminé et on entrevoyait les modifications en cours comme insuffisantes à cause de l'augmentation considérable du mouvement du port. A ce moment, M. J.-B. Trystram prit en mains la cause de sa ville natale. Cet homme, grand industriel, président de la Chambre de commerce, était en même temps député. Il put intéresser à l'état des travaux le ministre des Travaux publics, M. de Freycinet. Ce dernier vint se rendre

compte par lui-même de la situation du port et déclara que « les travaux intéressaient toute la nation ». De ce jour, la cause de Dunkerque était sauvée, et ce ne fut qu'un modeste tribut de reconnaissance que cette statue, élevée l'an dernier près du Minck (marché aux poissons) à M. Trystram.

Programme de 1879. — Les idées de M. de Freycinet ne restèrent pas sans suite, et le 31 janvier 1879 fut votée une loi qui autorisait 50 millions de dépenses pour les travaux déclarés d'utilité publique. La Chambre de commerce et la ville devaient contribuer à ces dépenses pour 15 %, chiffre pour lequel elles étaient déclarées solidairement engagées.

Les nouveaux travaux comportaient un allongement du bassin de l'ouest commencé en 1861, et qui fut appelé Darse N I, puis la création de 3 nouvelles : 2, 3, 4, et de 2 cales de radoub ; on creusa le canal de l'île Jeanty permettant aux darses nouvelles de communiquer avec les canaux de l'intérieur au moyen de deux écluses. Il faut remarquer que le voisinage des fortifications restreignit le développement des darses 3 et 4.

L'augmentation de trafic nécessita de nouveaux travaux surtout pour faciliter l'entrée et la sortie des navires. Le 7 août 1887 le ministre autorisa la construction d'une nouvelle écluse qui reçut le nom d'écluse Trystram.

Trois ans plus tard la Chambre de commerce fut

autorisée, mais en payant une grosse part des frais : 4.500.000 francs sur 4.900.000 francs, à élargir le chenal qui n'avait que 70 mètres de large, en reportant plus loin la jetée de l'est. Pendant quelques temps les bassins furent suffisants pour les besoins de la navigation. Il fallut dans la suite songer à de nouveaux agrandissements, mais les fortifications étaient un obstacle. La loi du 24 décembre 1903 autorisa leur déplacement ; de ce fait les darses 3 et 4 pouvaient être ramenées à des dimensions égales à celles des darses 1 et 2. Les travaux furent terminés en 1911 et donnent ainsi 1550 mètres de quais en plus à la navigation.

Projets actuels. — En même temps on mit à l'étude un projet qui devait être le plan à suivre pour les agrandissements de l'avenir pour que malgré une exécution fractionnée, le but final ne fut pas perdu de vue.

Ce projet donnerait au port du Dunkerque une très grande extension. Il comprend six nouvelles darses à créer dans le prolongement ouest de celles existant actuellement ; ces darses seraient réunies deux à deux par un bassin d'évolution. Trois cales de radoub seraient créées, dont l'une aurait 250 mètres de long.

Un nouvel avant-port serait formé par deux jetées dont l'une serait dans le prolongement de la jetée de l'est actuelle et l'autre beaucoup plus à l'ouest,

mais inclinée de manière à ne laisser qu'un chenal de 200 mètres. La profondeur serait — 8 qui donnerait 13 mètres de hauteur d'eau en temps normal.

Ce projet est assez critiqué, on craint un ensablement de la rade qui serait atteinte par l'extrémité des jetées et l'ensablement de la plage de Malo par les sables arrêtés par les estacades qui briseraient les courants.

Travaux en cours. — Quoi qu'il en soit, ce projet voit à l'heure actuelle un commencement d'exécution. Une loi du 3 février 1910 a autorisé la construction de la darse n° 5 avec participation de moitié de la Chambre de commerce. Les travaux se monteront à 15 millions et sont activement poussés. Malgré leur importance (la darse doit avoir 500 mètres de long, 120 de large et 13 mètres de profondeur), on espère les voir terminés en 1914.

Il est question en ce moment de doter le port d'un bassin réservé à la marine de guerre. Il s'étendrait au sud des ateliers et chantiers de France, entre ceux-ci et le quai des Hollandais ; il laisserait vacante une certaine longueur de quais occupée par les torpilleurs qui n'entraveraient plus en outre, comme actuellement, les mouvements des navires dans les écluses.

Telle fut la suite des lois et décrets qui assurèrent à Dunkerque la place nécessaire à son trafic. Mais pour en arriver là il fallut de la part de la Chambre de Commerce une patience, une suite dans les efforts et

un esprit de désintéressement dont à l'heure actuelle, il est vrai, elle est largement récompensée par les résultats obtenus. Ces derniers lui permettent de rentrer dans les sommes dépensées ou d'assurer facilement le service des emprunts effectués.

PREMIÈRE PARTIE

DESCRIPTION TECHNIQUE DU PORT

CHAPITRE PREMIER

Installations fixes

*Le chenal. — L'avant-port. — Les écluses
Les bassins. — Les hangars et les magasins.*

1° **Le chenal et l'avant-port.** — Avant d'étudier les principales marchandises qui passent par les quais de Dunkerque, il est nécessaire de constater ce qui est, et par conséquent il faut s'arrêter à la description du port.

L'avant-port, sur lequel s'ouvre les écluses, portes d'entrée des bassins, est précédé d'un chenal. Ce chenal est situé à peu près au milieu de la rade, et a une largeur de 130 mètres au musoir des jetées, pour arriver à 210 mètres à la hauteur du phare, et une longueur de 950 mètres. Il est bordé de chaque côté par une jetée construite partie en pierre, partie en

bois. Sur la jetée de l'est se trouve un feu rouge ; sur celle de l'ouest un feu à éclats rouges et verts indiquant la nuit la hauteur de l'eau ; l'éclat rouge vaut 1 mètre et l'éclat vert 25 centimètres. Le jour, des boules donnent les mêmes indications.

Le chenal est à l'heure actuelle à la cote —4,50 donnant par conséquent une hauteur d'eau de 11 mètres ; le travail de dragage entrepris maintenant pour arriver à la cote —5, touche à sa fin et assurera la même cote que dans l'écluse Trystram.

Le chenal est facilement encombré par la formation de bancs de sable dont l'origine est assez obscure. Ils doivent être combattus, et c'est là un souci pour le service des ponts et chaussées qui a en fonctions par beau temps deux dragues et des suceuses (1). Une fois remplis les chalands vont se vider au large.

Au bout du chenal, du côté de l'ouest, on rencontre les établissements du lazaret, puis le sémaphore et le phare d'une hauteur de 57 mètres au-dessus du sol et par conséquent d'une grande portée. Il est muni d'un feu à deux éclats, séparés par un intervalle qui est le tiers de l'intervalle séparant deux groupes.

Ensuite on entre dans l'avant-port d'une longueur de 1.250 mètres, bordé de chaque côté de quais en bois ou en maçonnerie, mais utilisables seulement

1. A noter : une drague construite aux Chantiers de France d'une longueur de 57 mètres qui rend beaucoup de services,

sur une longueur de 1.902 mètres. De plus, les bateaux qui y accostent ont plus à craindre la houle que dans les bassins. Ce n'est donc qu'un port d'échouage. L'outillage y laisse à désirer et ces quais ne servent qu'à éviter un trop grand encombrement des darses.

Au fond de l'avant-port, il y a le port où s'échouent les bateaux de pêche. Il est à remarquer que, au contraire de sa voisine Boulogne, Dunkerque n'a pas développé cette industrie. Il n'y a aucun chalutier à vapeur, mais seulement des bateaux à voiles et à moteurs. Ils donnent du reste des déboires ; le patron est en même temps mécanicien et souvent les connaissances lui manquent.

2° **Écluses et pertuis.** — Dans l'avant-port s'ouvrent les écluses le faisant communiquer avec les bassins. Elles sont au nombre de trois :

1° L'écluse de la citadelle débouchant dans le bassin du Commerce. Elle fut construite en 1853 après la décision ordonnant la fermeture de l'avant-port d'alors. Jusqu'en 1880 elle était seule en service, mais ses dimensions exigües : largeur 13 mètres, longueur 50 mètres, n'étaient plus en rapport avec les dimensions des navires. Elle était établie à la cote —0,45.

2° Il fallut en créer une autre qui du reste était comprise dans le projet du bassin de l'Ouest, dont elle prit le nom. Cette dernière fut inaugurée par le ministre des Travaux publics, M. Carnot, en 1888, et établit la communication entre les bassin Freycinet

et l'avant-port. Sa largeur est de 21 mètres et sa longueur de 117 mètres, mais on peut pour faciliter la manœuvre en présence de navires plus petits la diviser en deux parties : l'une de 77 mètres, l'autre de 48 mètres au moyen d'une porte intermédiaire.

Deux ponts tournants permettent de passer ; enfin des cabestans, mus, comme les ponts, par l'eau comprimée, facilitent la manœuvre.

3° A cause du trafic croissant, l'emcombrement était tel aux écluses qu'il fallut en créer une nouvelle, nommée écluse Trystram. Elle date de 1896, mesure 25 mètres de large et 170 mètres de long, et peut être divisée en deux parties l'une de 100 mètres, et l'autre de 70 mètres.

Le seuil est à la cote — 5 mètres permettant l'accès des bassins à des navires de 11 mètres de tirant d'eau. Un pont tournant avec voie ferrée réunit les deux rives où sont placés des cabestans.

Dans un petit opuscule publié en 1900 par la Chambre de commerce, on trouve des renseignements intéressants sur cet ouvrage, l'un des plus beaux du port de Dunkerque. « Il a été employé 25.000 mètres cubes de béton, les fondations ont été menées jusqu'à la cote — 11. Le coût de revient s'est élevé à 9.500.000 francs, mais en y comprenant l'installation de 452 mètres de quais. »

Les écluses peuvent être fermées hermétiquement par des bateaux-portes et ainsi facilement vidées.

Des pertuis établissent des communications faciles.

1° Entre le bassin de la Marine et celui du Commerce (pertuis de la Marine) ;

2° Entre le bassin de la Marine et les bassins Freycinet (le pertuis d'Amont) ;

3° Entre les bassins d'évolution des darses Freycinet (le pertuis du môle) (1).

3° **Les bassins.** — Les bassins sont divisés en deux groupes.

1° Les anciens bassins comprenant le bassin de la Marine, du Commerce, et de l'Arrière-port.

2° Le bassin Freycinet comprenant sous ce vocable les quatre darses du programme de 1879 et les deux bassins d'évolution.

Le premier groupe est peu intéressant à cause de sa profondeur insuffisante.

Les deux premières darses sont à une cote plus forte que les bassins précédents, mais à une cote in-

1. Tableau des écluses et pertuis

ÉCLUSES	Largeur	Longueur		Cote du Seine	Tirant d'eau	
		Totale	Utilisable		Vive eau	Morte eau
Citadelle	15	100	50	— 0,45	6,35	5,35
Ouest	21	165	117	— 1,55	7,45	6,45
Trystram	25	210	170	— 5,00	10,90	9,90
PERTUIS						
Marine	X	»	»	— 0,45	6,35	5,35
Amont	21	»	»	— 0,55	6,45	5,45
Môle	21	»	»	— 3	3,90	7 90

férieure (2 m. 50) à celle des deux autres darses dont les cotes sont 4 mètres et 4 m. 50, accessibles aux gros cargos par l'écluse Trystram (cote 5 m.).

La superficie des darses et des bassins d'évolution est de 56 ha. 5 et la longueur des quais utilisables 10 km. 500 dont le détail se trouve ci-dessous.

	Superficie possible des navires	Longueur des quais
	—	—
Avant-port	3,20	
Port d'échouage	4	1.902
Bas. du Commerce	5,75	1.040
Bas. de la Marine.	3	700
Arrière-port.	3,25	500
Groupe I.	18,80	3.058
Groupe II	18,50	3.275

La darse 4 est plus spécialement réservée aux navires chargés de pétrole. Ils y trouvent une installation perfectionnée permettant de pomper le liquide dans la cale du navire et de l'envoyer à la raffinerie de Petite-Synthe. Des mesures de précautions sont prises contre et pour ces navires. Un barrage placé à l'entrée de la darse empêcherait en cas de sinistre le fleuve de feu de se répandre, au cas où il n'aurait pas été arrêté par le barrage entourant tout navire, chargé de matières inflammables. Ce barrage entou-

rant chaque navire servirait à le protéger en cas d'accident à un voisin (1).

4° **Les Hangars.** — Sur les quais se trouvent les lignes de chemins de fer qui atteignent en développement, la longueur de 52 kilomètres desservant les hangars et les navires ; il faut ajouter les 22 kilomètres de la gare maritime intermédiaire entre le port et la grande gare de triage Coudekerque-Branche sur laquelle nous aurons à revenir. Les lignes de chemin de fer longent les quais entre les hangars et les navires mais séparés d'eux par les appareils de levage situés sur le bord de la maçonnerie. Elles sont protégées par les auvents des hangars qui abritent la manipulation des marchandises. Ces hangars sont nombreux et bien construits, trop bien peut-être, car les frais d'installation ont été assez onéreux et ont grevé fortement les budgets de la Chambre de commerce à qui ils appartiennent presque tous. M. de Rousiers relate ce fait dans son ouvrage sur *Les grands ports de France*. « L'explication s'en trouve dans le fait que l'État, à qui appartiennent les môles, n'autorisait que les constructions visées par les ponts et chaussées et que ce service était à cette époque d'une prudence exagérée, n'acceptant que des hangars dont

1. Les barrages sont composés de plaques de fonte dressées verticalement au-dessous et au-dessus de l'eau, réunis par des joints suffisamment élastiques pour modifier la longueur des barrages et ne pas se rompre.

le prix de revient s'élevait à 70 ou 50 francs le mètre courant, au lieu de 27 francs à Anvers. » A l'heure actuelle cette politique méticuleuse s'est relâchée et la Chambre de commerce est en excellents termes avec le service des ponts et chaussées qui est pour elle un collaborateur précieux. Les hangars, du moins ceux qui sont la propriété de la Chambre de commerce, car il y en a d'autres à des particuliers, couvrent une superficie de 31.609 mètres carrés. Il faut noter parmi eux l'Entrepôt des sucres et l'Entrepôt des laines, dotés de l'outillage le plus moderne. Le premier est bâti sur la terre-plein du môle n° 1 et est composé de deux bâtiments pouvant contenir chacun 23.000 sacs de 100 kilogrammes soit au total pour les deux, 4.600 tonnes. L'Entrepôt des laines, conçu dans un but très intéressant dont il sera parlé plus loin, mais qui n'a pu réussir, est établi sur le môle n° 2 a une longueur de 118 mètres et 37 m. 80 de large. Il couvre une superficie de 4.450 mètres.

Il faut aussi mentionner la bergerie pour 2.400 moutons et 2 magasins généraux agréés par l'État, l'entrepôt réel de la douane, comprenant 4 magasins dont 2 en sous-sol, contigu au bâtiment central de la Chambre de commerce située sur le quai près de l'écluse de l'Ouest. Dans ce dernier bâtiment on trouve réunis tous les services de la Chambre (Secrétariat, direction, musée commercial, bibliothèque, etc.) et les services de douane, du remorquage et la

Chambre syndicale des agents de change. Le service du pilotage autrefois dépendant de la Chambre est maintenant autonome. Il est très bien centralisé et possède en collectivité un vapeur et un gros voilier ; les bénéfices sont partagés entre les membres.

Les cales de radoub sont situées en bordure des bassins Freycinet au nombre de 4 permettant d'effectuer les carénages ou réparations à des prix fixés par les ponts et chaussées qui ici en ont l'administration.

La plus grande débouche dans le bassin d'évolution des darses 1 et 2, les trois autres dans le bassin voisin. Une usine nécessaire pour vider les cales et les remplir est située sur le quai.

Tableau des cales de radoub

	1	2	3	4
Longueur totale. . . .	111,50	111,50	90	190,50
Longueur utile	107	108	85	185,50
Longueur en crête . . .	20,60	19,60	19,60	27,50
Largeur, niv. des seuils. .	14	14	14	21
Cote, viv. des seuils. . .	—2,05	—0,55	—0,55	—2,10

CHAPITRE II

L'outillage du Port

Outillage de la Chambre de commerce et outillage privé. — Nécessités de certaines améliorations pour que Dunkerque puisse rivaliser avec la concurrence étrangère.

LE MATÉRIEL

1° **Outillage de la Chambre de commerce.** — Sur les quais se trouve réparti l'outillage nécessaire à la manutention des marchandises et à assurer d'autres services connexes. Cet outillage appartient en majeure partie à la Chambre de commerce, le reste à des particuliers, individus ou sociétés. L'outillage appartenant à la Chambre de commerce comprend :

39 grues hydrauliques.

2 grues électriques.

2 grues flottantes : 1 de la force de 10 tonnes ; 1 de la force de 40 tonnes.

48 titre sacs hydrauliques aux entrepôts des sucres.

12 Monte-charge électriques à l'entrepôt des laines.

La force nécessaire, eau sous pression, est fournie

par l'usine de la Samaritaine, et par l'usine des formes de radoub qui appartiennent à l'État. Les appareils employant l'électricité reçoivent la force motrice de la Compagnie générale d'électricité dont l'usine est située à Coudekerque-Branche. Les monte-charges de l'entrepôt des laines sont mis en mouvement par le courant fourni par la Compagnie du Nord. L'usine de la Samaritaine est la seule dont nous devons parler ; elle est située sur le port entre la gare maritime et les remparts de l'ouest ; elle est aménagée pour la compression des eaux, a une cheminée de 35 mètres de haut. La surface de chauffe est de 122 m. 50. Elle produit de l'eau sous pression de 53 kilogrammes.

Les 39 grues hydrauliques sont de formes différentes. Leur répartition est la suivante :

29 grues de 1.500 kilogrammes			
4	—	2.000	—
6	—	3.000	—

Les 4 grues de la darse n° 4 dépendent de l'usine de formes de radoub.

Ces appareils sont à portiques établis à cheval sur la voie ferrée soit à pylons.

Les 2 grues électriques du quai Est de la darse 1 sont roulantes, pivotantes et automobiles ; elles ont une puissance de 1.500 kilogrammes et de 2.000 kilogrammes, sont établies sur pylone de 4 m. 35 de

haut. Une guérite abrite un seul homme qui fait marcher les 3 moteurs nécessaires aux trois mouvements sus-indiqués.

Des prises de courant soit électrique, soit hydraulique sont réparties sur les quais. Appartiennent encore à la Chambre de commerce :

Deux grues flottantes établies sur des pontons, l'une de 10 tonnaux pouvant se mouvoir par elle-même, l'autre de 40 tonnes.

Le gril de carénage installé en 1838 par la municipalité le long du port d'échouage. Il fut repris par la Chambre de commerce en 1882. Il sert aux réparations des navires d'un tonnage inférieur à 500 tonnes.

Le matériel d'incendie comprenant sur terre des pompes, et sur mer des bâtiments appelés haleurs pouvant servir de remorqueurs et munis de pompes puissantes nécessaires pour l'extinction des incendies.

Les tire-sacs hydrauliques des entrepôts des sucres, 24 par entrepôts. Chaque appareil peut élever aux étages supérieurs 60 sacs de 100 kilogrammes à l'heure, et les monte-charges de l'entrepôt des laines.

2° Outillage privé. — L'outillage privé se compose de :

1° Une vingtaine de grues mues à bras d'homme, placées sur des trucs pouvant se déplacer sur rails. Elles appartiennent à la Compagnie auxiliaire de la manutention.

2° Le Slip-way, plan incliné où l'on peut hisser les navires inférieurs à 1.000 tonnes et 75 mètres. La hauteur d'eau au pied de cet appareil est de 7 mètres. Il a été affermé en 1898 par la Chambre de commerce à une société privée.

3° Des hangars particuliers sur le quai munis d'appareils nécessaires au déchargement des navires et à la manutention des marchandises.

3° **Améliorations nécessaires pour l'avenir.** — Cet outillage est suffisant pour les besoins actuels du port, mais seulement pour les besoins généraux (manutentions de balles, de caisses, etc.), car pour certaines marchandises on peut faire à Dunkerque de graves reproches.

Tout d'abord le fait, qu'il n'y a pas de quai affecté à la manutention d'une marchandise importante telle que le charbon, le grain, entraîne l'impossibilité d'établir des appareils spéciaux. On ne peut mettre des « élévatoires » pour grains sur un quai occupé demain par un charbonnier ou par un cargo chargé de bois ou de poteaux de mine : le seul obstacle provient encore là du manque de place.

Pourtant prochainement un perfectionnement devra être fait lorsque le trafic des minerais de fer de l'est, à sa naissance actuellement comme on le verra, prendra toute son extension, ce qui peut arriver d'une année à l'autre. Ce sera l'acquisition d'un appareil analogue à celui du port d'Anvers, capable de

décharger d'un seul coup les wagons de minerais dans les cargos. L'avantage que Dunkerque a sur sa rivale au point de vue frais de transport sur terre est si minime, qu'un meilleur outillage du port belge pourrait détourner à son profit le trafic naissant. Les Dunkerquois devront se rappeler que, si avec l'outillage actuel, de leur port, la manutention est, comparativement à d'autres ports outillés de même façon, plus rapide et mieux faite, elle est par contre très onéreuse à cause d'un nouveau facteur : les ouvriers du port.

CHAPITRE III

Le Personnel

Les ouvriers du Port. — Composition. — L'organisation du travail. — Les Tient Bon. — L'organisation syndicale et les conflits.

Composition. — Il ne faut pas penser trouver parmi les ouvriers de Port beaucoup de déclassés, comprenant des représentants de toutes les professions « Ratés dont certains ont pu avoir panonceaux et pignons sur rue ; notaires, commerçants, médecins, nobles à particules, hommes finis, vaincus, usés, pauvres hères, aux joues caves, à l'œil triste, mal coiffés, mal habillés ». Telle est la description que M. Hérubel fait des dockers du port du Havre.

Tout autre est le tableau qu'on pourrait faire des ouvriers du port de Dunkerque, qui sont souvent loin de présenter un aspect malpropre et misérable. Ils forment une sorte de corporation, où n'entre pas qui veut, et dont les membres touchent des salaires qui ne sont pas de famine.

Le métier de déchargeur à Dunkerque, est, en effet,

trop pénible pour être exercé par des gens inhabitués. S'il est possible à des mains inhabiles de remuer des caisses ou des sacs de poids moyens, par contre, il est impossible de transporter sur le dos pendant huit ou neuf heures de suite des charges de 100 ou 200 kilogs.

Ce fait entraîne comme conséquence que les ouvriers du port sont des spécialistes, n'admettant pas parmi eux les chômeurs des autres corps de métier.

Ces spécialistes sont non seulement en majorité, mais forment la totalité des ouvriers du port. Lorsque l'un d'entre eux à manutentionné pendant vingt ou vingt-cinq ans des marchandises lourdes telles que phosphates, nitrates, craie, charbons, grains, bois, entrant pour plus de 50 % dans le mouvement du port, ses forces au bout de ce temps sont usées. Mais cet homme est connu sur le port et on lui réserve les travaux moins pénibles ; de cette façon toute intrusion d'éléments étrangers est écartée.

Organisation du travail. — Cette intrusion est encore rendue impossible du fait de l'organisation du travail. Il s'exécute à la tâche et par équipes. Les membres d'une même équipe désirant se connaître les uns les autres ne vont pas admettre parmi eux des inconnus qui, inhabiles ou fainéants, vont faire durer le travail plus longtemps et diminuer par là la quote-part journalière de chacun. Le travail s'exécute sous la direction d'un chef d'équipe, l'intermédiaire

entre les ouvriers et le patron, et ce chef d'équipe organise le travail et les travailleurs à son gré, ne prenant avec lui que des hommes connus de lui pour leur courage et leur activité.

Les salaires. — Pour ce qui est des salaires, Dunckerque est de réputation générale un des ports les plus chers. Il y a bien des ouvriers atteignant par jour un salaire de 10 francs ou plus et arrivant à gagner par an de 2.500 à 3.000 francs. Avec ce que leur rapporte la pêche pendant les jours de chômage et les menus travaux de la femme c'est de quoi vivre aisément.

Le salaire aux pièces n'est pas général et il existe des ouvriers payés à la journée, ce sont les *tient bons*.

Anciennement existait sous ce nom une corporation d'ouvriers, mais elle a tout à fait disparu, et ceux qui portent leur nom aujourd'hui n'ont rien de commun avec eux.

Les Tient bons. — Autrefois les *tient bons* formaient une corporation très fermée où l'on entrait par l'achat d'une charge dont le prix s'élevait de 8.000 à 10.000 fr. Ils avaient le monopole du travail sur les quais et même étaient agréés par la Compagnie du Nord ; mais à un certain moment, celle-ci ne leur reconnut plus ce privilège, ce fut la ruine de la corporation. Aujourd'hui, les *tient bons* sont des gens qui travaillent à la journée, touchant un salaire de 6 francs mais arrivant sûrement à faire trois cents journées par an.

La Chambre de commerce tenta il y a quelque temps de créer un groupement d'ouvriers, engagés par contrat, avec salaire journalier, qui aurait été d'un secours puissant en temps de grève. Pour éviter l'inconvénient d'un rendement inférieur de travail, ils étaient intéressés par des primes proportionnelles à l'ouvrage fait. Mais ce projet resta sur le papier à cause de la nonchalance des intéressés, des ouvriers bien entendu.

Par ce projet, on leur garantissait un minimum de journées de travail.

Organisation syndicale et les conflits. — Comme dans bien des centres, l'organisation ouvrière existe à Dunkerque, mais pendant longtemps elle s'entendit bien avec les syndicats patronaux. Le syndicat des dockers fut formé en 1900, en pleine grève suscitée par le renvoi d'un ouvrier et entraînant une cessation de travail générale et aussi des réclamations d'amélioration visant le travail de nuit. Les patrons résistèrent, firent venir des débardeurs anglais, puis cédèrent. Les années suivantes furent des années de paix et de bons rapports, on créa une commission mixte d'arbitrage qui servit plus d'une fois à applanir des difficultés naissantes. Mais ces temps ne sont plus, et le syndicat, dirigé par des politiciens violents, fait des dockers, auditeurs trop aveugles, des serviteurs d'une politique néfaste pour eux et pour le port, du moins par suite des événements récents.

La grève de juillet dernier est encore présente à la

mémoire de tous. Votée par quelques meneurs (ce qui fut appelé la majorité), elle fut subie par tous les ouvriers. Ceux-ci ne demandaient qu'à reprendre le travail mais n'osaient.

Il fallut l'énergique intervention de l'un d'eux pour amener la cessation d'un état de choses, dont ils pâtirent quelque peu sans en retirer beaucoup de bénéfices, mais qui en tout cas fut néfaste au port de bien des façons. Il fallut, outre l'encombrement des quais causé par les marchandises débarquées par les équipages des navires étrangers sans ordre et sans méthode, déplorer le départ de navires allant chercher ailleurs des ports plus hospitaliers, sans compter nombre de bateaux qui se détournèrent de Dunkerque en cours de route.

Puisse cette grève ouvrir les yeux des dockers et leur montrer que ce n'est pas en paralysant la vie d'un port, en faisant friser la ruine à plusieurs maisons, qu'ils obtiendront des améliorations à un sort qui n'est pas si à plaindre.

Une amélioration de l'outillage dans le sens indiqué plus haut, tout en contentant les sentiments d'humanité, peïnés de voir des hommes plier sous des sacs de 100 ou 150 kilogrammes, montrerait peut-être aux meneurs que la machine peut remplacer l'homme, ferait apprécier aux ouvriers un travail rémunérateur, mais limité par l'emploi des machines, et les empê-

cheraient d'écouter les discours faux et perversifs de cheminots révoqués.

N. B. — Dans les nitrates, les ouvriers arrivent à se faire des journées de 20 à 25 francs ; on voit quelquefois des semaines de 140 ou 150 francs. Ce ne sont que des exceptions, mais qui élèvent de beaucoup la moyenne du mois.

CHAPITRE IV

Les moyens de communication vers l'intérieur

Les canaux. — La batellerie. — Les chemins de fer.

Les moyens de communication qui unissent Dunkerque à l'intérieur du pays comprennent canaux et chemins de fer. Cette dualité est très heureuse pour le port.

Les canaux. — Plusieurs canaux du Nord relient le port de Dunkerque au reste du pays ; bras de pieuvre qui s'étendent sur toute la Flandre pour aspirer tous les produits de la terre et de l'industrie, tel est l'aspect qu'ils présentent.

A l'est part le canal de Furnes qui relie Dunkerque aux canaux belges ; mais cette voie est peu employée, nos voisins les Belges sont fidèles clients de leur port d'Anvers et c'est à peine si 150.000 tonnes de marchandises circulent par là.

Au sud il y a le canal de Bergues, à l'ouest le canal de Bourbourg, qui sont les voies les plus actives et se relient toutes deux aux canaux de l'intérieur. En effet, le premier, prolongé par le canal de la Haute

Colme, aboutit à la rivière l'Aa qui a déjà reçu le canal de Bourbourg. L'Aa se continue par les canaux de Neuffosses, de l'Aire à la Bassée, de la Haute Deule qui se dirige au nord vers Lille et au sud vers Douai par le canal de la Sensée, vers l'Escaut et de là vers la région de la Seine.

Le trafic sur les canaux qui aboutissent à Dunkerque s'est élevé en 1910 tant à l'aller qu'au retour :

A	350.000 tonneaux	pour le canal de Bergues
	1.400.000 tonneaux	— Bourbourg
	150.000 tonneaux	— Furnes

La Batellerie.— Le matériel employé se compose surtout de péniches (Bélandres) de 36 à 37 mètres de long, de 6 mètres de large, 1 m. 80 de tirant d'eau et portant 300 tonneaux de marchandises.

Ce sont là de piètres moyens de communication mais leurs dimensions sont limitées par les écluses qui toutes n'atteignent pas 40 mètres, aussi est-il impossible aux grands chalands en fer d'arriver à Dunkerque. Pourtant ils font économiser sur les frais généraux.

La réfection des écluses s'imposera peut-être dans un avenir prochain. Si le canal du Nord-Est est construit, il sera doté de larges écluses permettant la circulation de forts chalands transportant les cokes, les minerais et les produits manufacturés. Mais pour que l'on ne soit pas obligé de se livrer à un transbordement au point de jonction du nouveau canal et du

réseau actuel du Nord pour permettre à ces chalands d'aller de la mer en Lorraine sans rompre charge, il y aura lieu de refaire des écluses et peut-être même les canaux.

Une autre critique a été adressée à ce système de transport : c'est la lenteur due aux attentes aux écluses et ensuite au mode de locomotion. A l'heure actuelle on voit encore des femmes, des hommes, enfin toute la famille du marinier haler sur la corde et remorquer ainsi le bateau, bien heureux de l'aide fournie par un ou deux chevaux plus ou moins efflanqués. Malgré tous ces efforts on ne va pas vite et en fin de journée on arrive à avoir fait 15 ou 20 kilomètres. Depuis quelques temps des remorqueurs à vapeur sont employés, mais l'administration défend de tirer plus de deux péniches et d'aller à une vitesse supérieure à 6 kilomètres à l'heure, à cause des remous occasionnés sur les berges du canal. Mais les frais augmentent beaucoup du fait que le remorquage n'est partagé que par moitié. Il y aurait donc là aussi des améliorations à apporter visant la construction des berges et du matériel de traction qui peut-être pourrait être composé de tracteurs électriques, dans ces régions où la houille est bon marché. Il serait temps d'y penser car si jusqu'ici le grand nombre de bateaux suppléait à leur lenteur, les mariniers commencent à se grouper en syndicat et songeraient peut-être à revendiquer une élévation du frêt.

On serait réduit alors (1), si toutefois on les laissait naviguer, aux péniches des sociétés de transports ou autres ?

Si au lieu de faire 1 ou 2 kilomètres à l'heure leur vitesse était de 8 à 10 kilomètres, leur nombre pourrait décroître temporairement sans grand inconvénient pour le trafic.

La batellerie à Dunkerque a à sa disposition plusieurs bassins où se réunissent les **bélandres** en attendant leur tour de déchargement ou de chargement. Les bassins, au nombre de trois, ont les dimensions suivantes :

	Longueur	Largeur	Long. des quais
	—	—	—
Bassin de l'Île Jeanty . .	850	40	1.400
Canal de Jonchin . . .	1.100	—	1.200
— de Mardyck . .	1.500	26	2.800

Ces bassins sont reliés avec le port maritime par des écluses permettant aux péniches de se rendre auprès du navire avec lequel elles doivent travailler. Ces écluses aboutissent l'une dans le vieux port et les deux autres dans les darses 1 et 2.

De même des écluses au nombre de trois font communiquer les bassins de la batellerie avec les canaux

1. Car un grand nombre de mariniers sont propriétaires de leur bateau.

de l'intérieur et ont les dimensions nécessaires (33 m. au minimum sur 7,00) pour permettre le passage des péniches employées.

La circulation sur ces canaux est très importante, et, en 1911, on a enregistré un mouvement total de 12.776 hélandres pour un tonnage de plus de 3.400.000 tonneaux pour un total de marchandises de 1.200.000 tonnes.

Les voies ferrées. — En dehors des voies fluviales, Dunkerque est reliée à l'intérieur par des voies ferrées. Alors que certaines villes de la vallée de la Loire refusèrent d'installer dans leurs limites cette nouvelle invention, le commencement de la deuxième moitié du xix^e siècle fut témoin de la lutte que dut entreprendre les Dunkerquois pour avoir un chemin de fer.

Dans une brochure éditée en 1900 pour le Bi-Centenaire de la Chambre de commerce, nous trouvons relatées ces luttes. Tout d'abord, on voulut mettre la région industrielle de Lille en relations avec la frontière belge. Comme nos voisins avaient déjà organisé leur réseau ferré, du moins dans la direction d'Anvers, c'était offrir à ce port tout le trafic de la région lilloise qui naturellement devait être desservie par Dunkerque. Après avoir écarté ce péril, les Dunkerquois durent lutter contre les prétentions des Calaisiens qui émirent l'avis de relier leur port à Lille, puis de relier Calais à Paris via Arras. Ils concédaient

pourtant aux Dunkerquois un embranchement vers leur ville à partir de Watten. Cette question eut été pour Calais l'origine d'une brillante carrière mais les Dunkerquois virent le danger et menèrent une campagne active à Paris.

Les Calaisiens soutinrent leurs propositions et le pouvoir public, pour manifester son mécontentement préviut les Dunkerquois qu'il était sur le point de faire cesser tout travail sur le port. Ceux-ci ne s'intimidèrent pas et purent obtenir d'être reliés à la ligne de Lille à Arras, et de plus un raccord sur la capitale de la Flandre par Hazebrouck les mettait dans de bonnes conditions pour pouvoir profiter de l'activité de cette région.

Cette activité a été très profitable au réseau du Nord et, en particulier, à la gare de Dunkerque. Avec le développement commercial de la région, et industriel de Coudekerque, Dunkerque est une des gares les plus importantes du réseau du Nord, et est appelée à prendre la première place d'ici peu. En 1911, le mouvement aux expéditions fut de 1.774.000 tonnes et aux arrivages de 748.200 tonnes.

CHAPITRE V.

Les moyens de communiquer vers l'extérieur : la flotte

Développement de la flotte dunkerquoise Les lignes de navigation partant de Dunkerque

Développement de la flotte dunkerquoise. — Après avoir parlé du matériel passif, c'est-à-dire celui qui reçoit la marchandise, et des voies de communication vers l'intérieur, il faut maintenant voir le matériel actif en étudiant les navires qui, attachés au port de Dunkerque, s'en vont partout chercher les marchandises qui devront être réparties à l'intérieur du pays.

La flotte dépendant de Dunkerque comprend :

68 vapeurs déplaçant 40.988 tonneaux ;

233 voiliers déplaçant 107.200 tonneaux ;

soit au total 149.000 tonneaux.

Le tonnage de la flotte française étant à cette même date :

636.000 tonneaux pour les voiliers ;

815.567 tonneaux pour les vapeurs ;

on voit que la flotte de Dunkerque arrive à former plus du dixième de la flotte française. La proportion des voiliers attachés à ce port : 1/7 du tonnage national des voiliers, est l'indice d'un fait important, la prédominance dans ce port de l'ancien mode de navigation sur la vapeur (1/20 du tonnage des vapeurs).

Comparativement aux autres ports français, nous voyons que pour les flottes attachées, Dunkerque n'est dépassé que par trois d'entre eux : Marseille, Le Havre, Nantes (1), mais pour eux il est à remarquer que deux sont le point de départ de lignes de navigation dont les navires forment une partie du tonnage. De Dunkerque partent aussi des lignes importantes desservies par les Chargeurs Réunis, la Transatlantique, les Messageries maritimes, mais les bateaux sus-indiqués qui y sont employés sont immatriculés dans les deux ports et ne viennent pas augmenter le tonnage de Dunkerque.

La lutte pour arriver à ce rang de quatrième a été opiniâtre et ce n'est qu'à la fin du siècle dernier que ses habitants comprirent qu'un port ne pouvait être complet que muni d'une flotte importante.

Jusqu'alors le tonnage des navires immatriculés à Dunkerque était peu conséquent, mais à partir de 1890 l'accroissement est des plus rapides.

1. Marseille 377.000 tonneaux ; Le Havre 320.000. Nantes 213.000.

En 1890.	. . .	49 vapeurs pour	12.400 tonneaux	
		175 voiliers pour	26.500	—
En 1895.	. . .	53 vapeurs pour	15.000	—
		221 voiliers pour	56.400	—
En 1900.	. . .	53 vapeurs pour	28.000	—
		236 voiliers pour	70.500	—
En 1905.	. . .	52 vapeurs pour	37.000	—
		239 voiliers pour	84.300	—
En 1910.	. . .	68 vapeurs pour	41.000	—
		233 voiliers pour	107.000	—

Soit en vingt ans un accroissement de 400 % pour le tonnage total, dont 333 % pour les vapeurs et 415 % pour les voiliers.

Cet accroissement des voiliers se rencontre aussi à Nantes, mais là il y a une cause différente. Dans ce port ils travaillent pour qui veut bien les employer et ne sont pas pour le port un facteur de développement.

La navigation à voiles est nécessitée par la nature des marchandises transportées ; pour des cargaisons lourdes et de peu de valeur, une navigation entraînant le moins de frais possible s'impose, à condition que le chargement n'en souffre pas. A Dunkerque de telles marchandises entrent pour une forte part dans le mouvement du port, donc, rien d'étonnant de voir s'y développer une manière de naviguer qui n'emprunte rien à la mécanique moderne, mais tout à fait en rapport avec les phosphates, les nitrates de la côte

occidentale de l'Amérique du Sud que les 3 ou 4 mâts de Dunkerque ramènent trainés par leurs fières voilures.

Ce fait que le mode de propulsion est inhérent à la nature du chargement à une grosse importance. Par suite de lois qui tour à tour la favorisent ou la combattent, on assiste à l'heure actuelle à un effondrement de la marine à voiles en France, alors qu'elle se développe à Dunkerque. M. Morael dans son livre *La marine et son personnel* dit : « Le 31 décembre 1912 marquera la mort de la grande navigation à voiles en France, exception faite pour une seule maison, la plus puissante du reste, pour laquelle le transport des marchandises n'est qu'une branche de ses opérations. »

Cette maison est dunkerquoise : c'est la « maison Bordes » qui possède une flotte de 18 magnifiques voiliers jaugeant 44.465 tonneaux, 3 ou 4 mâts superbe de 2 à 3.000 tonneaux. L'un d'eux, l'*Hélène*, atteint même 3.200 tonneaux. Cette maison possède encore 1 gros cargo à vapeur le *Magellan*, de 4.000 tonneaux pour le transport du minerai. Il y a d'autres sociétés : la Société des voiliers dunkerquois possédant un tonnage intéressant, la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, qui est à la tête d'une vingtaine de cargos déplaçant environ 25.000 tonneaux.

Les lignes de navigation. — Mais en dehors de ces navires dont le port d'attache est Dunkerque, il faut

noter de nombreuses unités qui, lorsqu'elles ne naviguent pas, restent dans le port de Dunkerque qu'elles animent par leur présence. Ce sont les navires que les compagnies de navigation Chargeurs réunis, Transatlantiques, Messageries maritimes affectent aux lignes interocéaniques et ceux, plus petits il est vrai, des compagnies faisant le cabotage soit national, soit avec les pays voisins : ce sont principalement les maisons Chevillotte (de Brest) et la maison Worms.

Les lignes créées au départ de Dunkerque par les trois grandes compagnies dont il a été parlé plus haut se répartissent de la façon suivante :

Les Chargeurs réunis ont au départ de Dunkerque trois lignes :

L'une vers le Brésil avec des départs deux fois par mois ; une autre vers l'Argentine ; la troisième vers l'Indo-Chine, l'Extrême-Orient.

La Compagnie générale transatlantique avait jusqu'en 1912 une ligne Dunkerque-Le Havre-New-York, mais cette année elle modifia le trajet, et à l'heure actuelle Dunkerque à l'honneur d'être le seul port français point de départ d'une ligne française vers le Canada. Le trajet se fait d'après le parcours suivant et avec départ une fois par mois, Dunkerque-Le Havre-Québec-New-York. Deux paquebots mixtes *La Caroline* et *La Flore*, de 12.000 tonnes de déplacement, après avoir été mis en rapport avec le

confort exigé maintenant par les passagers (1), ont été affectés à cette ligne.

Les Messageries maritimes ont une ligne vers l'Indo-Chine et l'Extrême-Orient (service mensuel).

Ces lignes sont d'une grande utilité pour Dunkerque, car c'est une très bonne chose pour un port d'être point de départ de lignes régulières, mais on peut leur faire plusieurs reproches : les départs sont trop espacés (pourtant à ce sujet des efforts ont été faits par l'une d'elles) ; à cette critique les compagnies répondent que seul le manque de fret les empêche de doubler les départs ; de plus ces lignes à la sortie du moins n'ont pas de gros chargements (2).

Ce fait occasionne les lenteurs : les bateaux effectuant des relâches au Havre, à Bordeaux, à Marseille perdent ainsi plusieurs jours à essayer de glaner des marchandises supplémentaires. Ces deux reproches ne pourront cesser que le jour où Dunkerque pourra

1. Ces travaux ont été exécutés à Dunkerque par les Chantiers de France.

2. Sauf peut-être la Transatlantique qui emporte en Amérique des milliers de tonnes de craie, chargement de peu de valeur il est vrai.

N. B. — En dehors des trois compagnies, Dunkerque est relié à tous les ports de France par des services organisés par les maisons Chevillote de Brest, Worms, la Société des vapeurs du Nord ; puis à des ports d'Angleterre, d'Espagne, d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas.

A noter la ligne desservant la péninsule Ibérique et appartenant à la Société des forges et aciéries de Denain-Anzin.

offrir aux navires quittant ses jetées un fret de sortie en grande abondance.

Pour entrer et sortir ces grands bateaux, le port est doté d'un service de remorquage qui n'a guère à chômer, parfois tous ses bateaux sont dehors. Ils appartiennent à une société privée et sont au nombre de neuf, d'une force de 400 à 600 chevaux. De plus un vapeur de sauvetage de 600 chevaux appartenant à cette compagnie est attaché au port et est muni de pompes d'épuisement et d'incendie.

CHAPITRE VI

Les Taxes

Les taxes qui sont perçues sur les navires et les marchandises placent Dunkerque au premier rang des ports français, non pas que leur total soit supérieur aux perceptions du Havre, ou de Marseille, mais par ce qu'il est à Dunkerque que les taxes sont les plus élevées pour une tonne de marchandise ou un tonneau de jauge.

Ces taxes ont pour but de garantir les emprunts effectués par la ville et par la Chambre de commerce pour les travaux du port. Ces taxes sont d'une mauvaise méthode car elles se répercutent sur le prix du frêt et entraînent forcément des dérivations vers des ports voisins si elles sont d'un taux trop élevé ; or, ici, c'est justement le cas.

Il est perçu sur tout navire en bassin, un droit de 0 fr. 70 par tonneau dont 0 fr. 54 pour la ville et 0 fr. 16 pour la Chambre de commerce. Une taxe spécialement affectée à l'outillage du port dont le montant, 0,10 par tonneau, est perçu sur tout navire excepté

ceux faisant le cabotage en Manche et dans l'Atlantique. Des diminutions sont accordées aux lignes régulières.

Un droit de 0 fr. 02 est encore perçu par les chemins de fer pour les voies ferrées dont sont munis les quais.

Ces taxes arrivent au total de 0 fr. 82 par tonneau, or, quand nous étudierons la concurrence que fait Anvers à Dunkerque, nous pourrons constater que les droits perçus en Belgique sont des deux tiers inférieurs à ceux de notre port du Nord.

Ces différentes taxes ont produit pour l'année 1911 environ 1.600.000 francs. Il est inutile d'ajouter que les ports français voisins de Dunkerque ont des tarifs plus doux, ce qui ne leur nuit pas.

Au Havre, par exemple, pour l'année 1910 les taxes ont produit 1.430.000 francs pour un mouvement de navire double de celui de Dunkerque.

A cette cause de supériorité du prix du fret, s'ajoute une autre qui provient de ce que souvent, à la sortie, les navires partent à vide du fait de la disette d'exportation. Cette situation sera améliorée dans la suite si les minerais de fer de la Lorraine sortent par notre port de la mer du Nord. Heureusement que le voisinage de l'Angleterre améliore un peu une situation qui, sans elle, serait très pénible. Les navires qui sortent sur lest vont charger du charbon, à Cardiff par exemple, et retournent à leur point de départ.

Mais tous ne peuvent pas faire ainsi, et même, dans ce cas, il y a forcément influence sur le fret qui est plus élevé puisque l'on doit aller chercher ailleurs une cargaison pour le retour.

CHAPITRE VII

Le mouvement de la navigation et des marchandises

*Les principales importations et exportations,
Les principaux clients.*

Ayant décrit le port et ses moyens de communication avec l'intérieur du pays et l'extérieur, il faut maintenant étudier le mouvement des navires, et aussi des marchandises, tout au moins des principales, et aussi dire quelques mots des relations commerciales avec les clients les plus importants.

Dans son livre sur les grands ports de France, M. des Rousiers, dit : « Il est indispensable, lorsqu'on apprécie le rang d'importance d'un port de commerce, d'indiquer d'après lequel des trois éléments suivants on l'a classé », à savoir : le mouvement de la navigation, des marchandises, des valeurs des marchandises. Ces deuxième et troisième points de vue seront principalement étudiés ici, car il importe peu pour le commerce national et même pour le commerce local (bien que parfois il ait des fournitures à livrer) que de puissants paquebots viennent passer

deux au trois heures en rade pour y prendre des passagers qu'ils enlèvent aux lignes nationales, car le plus souvent, sinon toujours, ces paquebots arborent à leur poupe un pavillon qui n'est pas français.

En considérant les chiffres de ces entrées et sorties de paquebots on est amené à fausser la statistique. A ce point de vue, des ports comme Cherbourg, Boulogne occupent des rangs excellents mais ils sont obligés de reprendre leur véritable classement si on ne considère plus comme facteurs de l'appréciation de l'activité d'un port, que le poids ou la valeur des marchandises.

A Dunkerque, nous n'avons pas à considérer cet élément factice d'une activité maritime. Les paquebots ne font pas escale, seuls les navires affectés aux lignes de Dunkerque vers les régions éloignées où les cargos venant charger ou décharger leur cargaisons sont comptés dans les statistiques du mouvement de la navigation (1).

1° *Mouvement de la navigation.* — Le tonnage d'entrée pour l'année 1911 est de 2.192.000 tonnes pour un total de 1.800 navires. A la sortie, on enregistre un tonnage de 2.200.000 tonnes. Le port de Dunkerque a vu progressivement augmenter le chiffre de

1. A noter en passant que l'escale des principales lignes qui s'arrêtent sur les côtes du nord de la France se trouve à Boulogne dont la rade est plus abordable que celle de Dunkerque et qui se trouve plus proche de Paris.

ses entrées et de ses sorties qui, il y a vingt ans, en 1890, atteignaient la moitié des totaux atteints actuellement. C'est donc une augmentation de 100 %.

Mais parmi ces navires, un certain nombre est sur lest. La proportion des navires chargés est naturellement plus faible à la sortie. En 1912, à l'entrée, ces navires comportaient un tonnage de 65.000 tonnes chiffre le plus bas atteint jusqu'ici et à la sortie 850.000, chiffre égal à peu près au total de l'année précédente. L'on peut remarquer aussi que si les voiliers sortant sur lest atteignent 112.000 tonnes sur un mouvement de 135.000 tonnes à la sortie, c'est que ces navires, faits exclusivement pour marchandises lourdes et de peu de valeurs, ne trouvent pas facilement de fret et sont obligés de partir sur lest chercher des nitrates ou du bois.

Les principaux pavillons étrangers qui paraissent à Dunkerque sont le pavillon britannique qui à l'entrée arrive au total de 1.053.000 tonnes et à la sortie 1.057.000, puis arrive le pavillon danois avec un total de 100.000 tonnes, chiffre qu'atteignent les norvégiens, allemands et hollandais.

La part réservée à l'armement national est très inférieure: 630.000 à l'entrée et à la sortie 574.000 ce qui représente pour le premier chiffre 27 % du total et pour le second 25 %. Ces chiffres sont inférieurs à ceux du Havre par exemple qui sont 33 et 75 %, mais égaux ou peu s'en faut à la moyenne des ports français.

Du fait que les navires qui entrent à Dunkerque ou en sortent ont tous un but commercial et qu'on n'y voit pas de paquebots arrivant simplement avec l'intention de happer quelques passagers, il résulte que le rapport existant entre le total du tonnage des navires entrés et sortis et celui des bâtiments sortis sur lest est assez élevé et atteint 75 %, supérieur à ce que l'on trouve à Bordeaux 63 %, Marseille 43 % et surtout aux résultats de Boulogne 17 % et Cherbourg 5 %.

C. — *Tonnage et valeur des marchandises.* — Si nous examinons le total des marchandises exprimé en tonnes, nous constatons que pour le commerce général on arrive au chiffre de 2.235.928 tonnes pour les marchandises importées, et un chiffre de 548.000 pour l'exportation. Ce sont là les chiffres de 1910 qui nous montrent la faiblesse de ces derniers. Pourtant, il y a une amélioration des plus sensibles car, si nous considérons les statistiques de 1895, les exportations n'étaient que du 1/10 des importations.

Pour l'année 1910, elles arrivent à être le 1/4. Un fait important est à noter. C'est le peu d'écart existant entre les chiffres du commerce général et du commerce spécial. Cette différence donne le total des marchandises ayant passé via Dunkerque pour des pays étrangers ou en provenant. Ce chiffre est pour les entrées de 110.000 environ et de 48.000 pour les exportations. Ceci, comme nous l'indiquerons plus loin, vient du rôle exclusivement national que joue

le port de Dunkerque qui pourrait être sous son influence d'attraction. La Belgique se sert d'Anvers qui vient même concurrencer en France notre port du Nord, et dont il est prudent pour Dunkerque de se défendre.

Le rang qu'occupe Dunkerque pour le mouvement des marchandises est des plus honorables. Si nous suivons les côtes de France, nous trouvons comme supérieurs : le Havre, Rouen, Bordeaux et Marseille. Si pour trois d'entre eux, la supériorité est indiscutable, par contre quelquefois le port de Bordeaux a eu un mouvement de marchandises inférieur à celui de notre port du Nord malgré l'appoint que lui apporte plusieurs centaines de mille tonnes de charbon importées d'Angleterre pour les besoins de la région du sud-ouest. Le rang tenu par Dunkerque pour les marchandises est appelé sans doute à changer comme nous l'indiquons plus loin si notre port du Nord peut attirer à lui un courant commercial qui deviendra très intense.

En même temps que progressait le mouvement des marchandises, leur valeur moyenne augmentait. Actuellement la tonne importée a une valeur d'environ 425 francs et à l'exportation 330 francs. En 1885, nous trouvons les chiffres de 230 francs et de 98 francs. Pour le total en 1910, nous trouvons les sommes de 883 millions et 179 millions ce qui représente en tout 1.062 millions passant par les quais de Dunkerque.

Les droits perçus par les douanes ont aussi augmenté, étant passés de 4.500.000 en 1880 à 18.700.000 en 1910, suivant par la progression de la valeur des marchandises.

Une dernière constatation à faire avant de passer à l'étude des principales marchandises, est la participation des canaux et des chemins de fer dans le mouvement des marchandises à l'importation ou à l'exportation. La proportion varie peu et si les chemins de fer en 1900 ont fait 13,5/22^e du trafic, en 1910 ils ont eu 14,5/22^e.

Tant que certains canaux ne seront pas réalisés, il n'y a pas d'espoir de voir modifier cette proportion.

II. — Etude des marchandises

Si on ouvre une statistique de la Chambre de commerce on trouve facilement les marchandises qui occasionnent à Dunkerque les principaux mouvements de trafic.

Pour bien étudier les courants commerciaux passant par notre port du nord, il faut s'arrêter non seulement aux différentes marchandises, mais aussi voir quels sont les pays qui font avec Dunkerque le plus d'échanges et la nature de ces derniers.

L'importation. — A l'importation et à l'exportation les marchandises sont classées d'après l'ordre de la statistique annuelle de la Chambre de commerce.

Le premier poste important que l'on rencontre aux importations comprend les *produits et dépouilles* d'animaux. Sous cette rubrique, outre les os, peaux et engrais divers, on fait rentrer les laines. Ces dernières arrivent au total de près de 150.000 tonnes. C'est l'importation la plus forte de France pour ce produit ; du reste, le voisinage des centres roubaisiens est cause de ce mouvement. Du reste, il n'a existé qu'à partir du moment où ces industriels se sont adressés directement aux producteurs. Le Havre, il y a vingt ans, concurrençait Dunkerque sur cet article, mais il est de beaucoup distancé à l'heure actuelle. Les pays exportateurs sont le groupe de la Plata qui a perdu de son importance au profit de l'Australie.

On rencontre ensuite les farineux alimentaires arrivant avec un tonnage de 854.000 tonnes pour l'année 1911. C'est là un maximum que la mauvaise récolte de 1910 permet d'expliquer. Le blé arrive à Dunkerque plus volontiers qu'ailleurs car il trouve là des voies de communication lui permettant de gagner à peu de frais les centres de transformation. En dehors de cette céréale dont le tonnage est de près de 400.000 tonnes, il faut citer l'avoine, le riz qui est travaillé sur place et le maïs.

Les pays d'origine de ces céréales sont répartis un peu partout, mais il faut particulièrement citer l'Australie qui a envoyé près de 200.000 tonnes de blé.

Les fruits et graines entrent dans le mouvement du

port avec un chiffre de plus de 200.000 tonnes. Outre les fruits secs ou exotiques, il faut y faire entrer les graines oléagineuses, graines de lin, colza, arachides. Ces produits sont l'objet à Dunkerque de transformation pour la production de l'huile et apportent aux usines de la ville une certaine activité. Ils viennent des Indes pour les graines de lin et de l'Afrique occidentale française pour les arachides.

La statistique mentionne ensuite les bois communs. Ceux-ci arrivent en grande quantité à Dunkerque, et de tout temps ce commerce a été très actif, créant dans la ville des industries très développées. Outre le bois de construction il faut citer ici les poteaux de mines que des navires chargés jusque sur le pont amènent par milliers, des ports russes de la Baltique. Ces bois ordinaires viennent, en effet, beaucoup de ces régions et aussi de Suède, Norvège, et arrivent à offrir un total de plus de 150.000 tonnes.

On trouve ensuite les *filaments à ouvrer*, comprenant principalement le coton, principal élément de ce poste arrivant à plus de 100.000 tonnes. Il est à noter que le lin, le chanvre ont plutôt tendance à diminuer. Le jute tient une place importante dans l'industrie dunkerquoise. Cette dernière travaille les $\frac{3}{4}$ de la quantité introduite et compte pour un tonnage de 34.000 tonnes venant des Indes exclusivement, monopole dont se plaignent les industriels.

Sous la rubrique produits et déchets divers il y

a une nomenclature de produits qui arrivent à un tonnage de 500.000 tonnes, mais ce total est atteint grâce à un appoint important fourni par l'importation des tourteaux destinés à l'alimentation du bétail.

Les *matières minérales* arrivent à former un chiffre d'entrée de 600.000 tonnes, chiffre très imposant, et comprennent des phosphates pour 60.000 tonnes venant surtout des États-Unis et de Tunisie, des pyrites pour 30.000 tonnes, du soufre 50.000 tonnes destiné aux raffineries, du goudron, des pétroles pour 40.000 tonnes destinés à alimenter les usines de Coudekerque. Les minerais de fer importés surtout d'Espagne arrivent au chiffre de 140.000 tonnes. Ils sont destinés aux aciers de très bonne qualité que l'on ne peut obtenir avec les minerais de Lorraine. C'est là une importation que Dunkerque conservera toujours quelle que soit l'extension que prendra l'extraction du minerai dans cette région. Les minerais de zinc venant de l'Australie, d'Espagne et de nos possessions d'Indo-Chine atteignent 100.000 tonnes, chiffre des importations de minerais de manganèse que nous adressent surtout les Indes.

Sous cette rubrique rentre encore l'importation de *houille*. Malgré le voisinage de l'Angleterre, ce mouvement est peu important et n'arrive qu'à 35.000 tonnes en temps normal. Il est vrai que les années où pour une raison ou une autre la production de nos charbonnages était insuffisante, ce mouvement passe

du simple au décuple. Les importations de charbon anglais dans la suite auront peut-être à augmenter, comme nous le verrons ultérieurement.

Les *produits chimiques* arrivent en grande quantité à Dunkerque : 235.000 tonnes ; mais ce chiffre important est dû surtout à l'énorme importation de nitrate de soude du Chili qui à lui seul compte les 9/10 de ce total. Dunkerque importe une proportion très forte de la quantité de ce sel consommée en France.

Exportation. — Telles sont les importations. Elles font voir, bien que le tableau qui en est tracé ici soit des plus succincts, toute la variété de produits passant par Dunkerque. Mais l'ombre à ce tableau est du côté des exportations. Elles n'atteignent à peine que 25 % des importations. Peut-être que dans l'avenir la proportion augmentera, mais pour le moment Dunkerque ne fait pas exception et confirme la règle générale à tous les ports français.

Dans la statistique on trouve d'abord un total de 11.000 tonnes pour les produits et dépouilles d'animaux, c'est-à-dire, peaux d'animaux 4.000 tonnes, des laines, des suifs, etc. Les farineux alimentaires forment un tonnage de 43.000 tonnes dont 34.000 tonnes de froment en grains ou en farines vers les pays qui manquent de ce produit, l'Angleterre et l'Allemagne ; le riz et le maïs entrent aussi pour une part assez importante dans ce chiffre... Les produits et

déchets divers de matières végétales atteignent le total de 15.000 tonnes.

Les pierres, terres et combustibles minéraux atteignent le chiffre de 180.000 tonnes grâce à la craie dont on envoie 20.000 tonnes aux Etats-Unis, et le ciment dont la République argentine demande chaque année à Dunkerque près de 60.000 tonnes.

La houille, surtout embarquée comme combustible à bords des navires, entre dans le chiffre total pour 70.000 tonnes. Les métaux dont 60.000 tonnes sortent chaque année par Dunkerque comprennent principalement des ouvrages en acier, des lames, des rails, etc., un peu de plomb et de zinc.

Pour l'exportation, il ne reste plus que deux postes importants : les produits chimiques qui atteignent 20.000 tonnes et les ouvrages en métaux pour 33.000 tonnes.

Les premiers sont composés principalement de l'acide borique et du borax provenant de la fabrication locale, des superphosphates et des engrais chimiques.

La deuxième catégorie, comprenant tous les produits de la métallurgie, se répartit en un grand nombre de clients pour toute une catégorie nombreuse de commandes.

Telles sont rapidement esquissées les exportations de Dunkerque, les exportations pourront dans l'avenir avec le canal du Nord-Est augmenter considéra-

blement mais pour le moment il faut s'en tenir à ce qui existe et considérer les faits d'après les moyens de communication actuelle. Pourtant c'est avec eux qu'un courant d'exportation, que certains qualifiaient d'impossible, est né, prend et prendra dans les années suivantes une importance de plus en plus grande.

Le minerai de Lorraine est arrivé à Dunkerque depuis juin 1912 pour de là être transporté vers l'Angleterre. Le tarif appliqué, des plus minimes, 5 fr. 40 par tonne pour tout ce trajet, permettra, du moins l'espère-t-on dans notre port du nord, de développer ce courant. Cette exportation sera profitable au port de Dunkerque et combattrà la différence un peu forte existant entre les importations et les exportations.

Principaux clients. — Pour ce qui est des principaux clients, les citer tous serait fastidieux, aussi sera-t-il plus simple d'étudier les plus gros acheteurs et les plus gros vendeurs. Comme pour bien des ports français nos voisins d'outre-manche sont nos meilleurs fournisseurs et clients. Les affaires traitées avec eux atteignent 180.000 tonnes aux importations et d'ordinaire 100.000 aux exportations. L'année 1911 a été marquée par une diminution sensible de ce chiffre du fait que la mauvaise récolte en France entravait l'envoi de produits alimentaires à l'étranger.

Viennent ensuite la République Argentine qui en-

voie ses laines et dont les importations se chiffrent par le tonnage de 220.000 tonnes; aux exportations, ce pays nous demande environ 60.000 tonnes. Par contre, son voisin, le Chili, nous envoie environ 250.000 tonnes de nitrates mais ne demande rien à Dunkerque. Souvent les voiliers qui vont chercher ce précieux sel arrivent sur lest dans ces régions qui pourtant pourraient être des clients intéressants pour les usines françaises. Même remarque pour les Indes dont les importations atteignent 330.000 tonnes : coton, jute, surtout graines oléagineuses, et qui par contre se fournit peu par l'intermédiaire de Dunkerque. Il faut aussi noter les colonies françaises qui expédient à peu près autant qu'elles reçoivent. Citons encore la Russie dont le commerce de bois est très prospère, l'Allemagne, l'Espagne et d'autres pays dont les expéditions ou demandes sont plus ou moins nombreuses.

Nous avons rapidement esquissé le développement du port de Dunkerque, décrit son état actuel et sa clientèle et parvenus au terme de cette étude nous pouvons déjà déduire quelques points : 1° Tout d'abord Dunkerque est un port important qui a pu lutter avantageusement et qui devra continuer pour acquérir le rang dont il est digne. 2° Ensuite, l'outillage, bien qu'à la hauteur de bien des ports, pourrait être amélioré. 3° Enfin, en constatant l'infériorité très sensible des exportations par rapport au chiffre

des importations, il vient à l'esprit de tout le monde d'essayer de trouver des remèdes à cette situation désastreuse pour un port et cause peut-être d'une diminution de son trafic ; des dérivations de navigation pouvant être causées à son détriment par des ports étrangers où cette infériorité n'existe pas.

Il y a peut-être des remèdes à cet état de choses, ces remèdes seront étudiés dans la partie suivante qui s'occupera du rôle économique de Dunkerque.

TROISIÈME PARTIE

ROLE ÉCONOMIQUE DU PORT DE DUNKERQUE

ROLE ÉCONOMIQUE

Pour étudier l'importance d'un port, il ne suffit pas de considérer la plus ou moins grande extension donnée aux bassins ou à l'outillage, de voir les quantités de marchandises débarquées sur ses quais ; il faut de plus étudier la situation économique, voir les relations qui peuvent exister avec l'intérieur, faisant jouer au port le rôle de porte de sortie ou d'entrée pour les besoins ou les productions de l'hinterland, ou voir si ce n'est pas à son rôle de place de marché ou de centre industriel qu'il doit sa prospérité.

Dans son livre sur *Les grands ports de France*, M. des Rousiers a très bien délimité ces fonctions « bien distinctes et dont chacune est liée à un ordre de phénomènes différents ». Ces trois fonctions sont : le rôle commercial, régional et industriel.

Un port joue un rôle commercial quand les marchandises sont importées au nom d'un destinataire de la ville. Ces marchandises déposées dans des ma-

gasins soit privés, soit acceptés par l'État, sont l'objet de ventes ou d'avances, puis, peut-être après de nombreuses transactions, quittent le port d'importation à destination d'un autre centre situé souvent en pays étranger. Ce rôle se traduit par l'existence d'un marché où commerçants et industriels, nationaux ou étrangers, suivant l'importance de la place, viennent s'approvisionner à un stock comprenant parfois une notable partie des existences mondiales. De plus les spéculateurs y traitent souvent des opérations importantes. Tel est le cas du Havre pour le café. Tout autre est le rôle joué par un port à fonction industrielle. Ce n'est pas par de simples transactions de marchandises qu'il obtient un rang important. Sur place, ou tout au moins aux environs, se trouvent de puissantes usines. Elles créent un mouvement d'importation pour les matières premières nécessaires à leurs approvisionnements et sont ainsi la source d'un puissant courant d'exportation alimenté par leurs productions. Un exemple typique est donné en France : le port de Marseille doit à son développement industriel (minoteries, huileries, raffineries de sucre et de soufre, savonneries, tuileries), l'animation de ses quais.

Mais actuellement les ports tendent à se créer une nouvelle fonction, la fonction régionale. Elle consiste à être le distributeur des marchandises demandées ou produites par la région, plus ou moins grande

suivant les circonstances, qui par canaux ou chemins de fer se trouve être sous sa dépendance. Le temps n'est plus où les ports se plaçaient volontairement dans des endroits inaccessibles par terre, où, comme dit M. des Rousiers, « les ports des Pays-Bas, de Hambourg, de Dunkerque s'établissaient au milieu des marais. Cet isolement ne gênait pas le commerce surtout maritime de ces places et en même temps les garantissait contre les visites intéressées et désagréables des voisins de l'intérieur, tout en permettant aux marchandises destinées à l'arrière pays de trouver une route pour s'y rendre ».

A l'heure présente, le changement est radical et nous voyons tous les ports qui n'ont pas l'avantage d'être reliés comme Hambourg, Dunkerque, Rouen, par des moyens de communication fluviaux doublant les voies de terre, en créer de toutes pièces afin de faciliter les affaires avec l'intérieur. C'est ainsi que Marseille se trouvera bientôt relié au Rhône par un canal. Ce dernier devra être complété par le canal latéral à ce fleuve, permettant à notre grand port méditerranéen de drainer les productions d'un pays qui dans un avenir prochain sera une de nos régions les plus industrielles produisant des métaux, fret lourd, le sud-est, et peut-être le commerce de la Suisse, et de concurrencer par là son rival italien le port de Gènes.

CHAPITRE PREMIER

Rôle commercial de Dunkerque.

Son inexistence malgré les désirs des Dunkerquois.

1^o **Inexistence de cette fonction.** — Au point de vue commercial, il faut dire que ce n'est pas du fait de cette fonction que ce port a pris son développement. Ce rôle est inexistant, Dunkerque n'est le marché d'aucune marchandise. Bien qu'il y ait monopole ou quasi-monopole pour l'introduction de certaines d'entre elles, ces dernières n'y viennent qu'en transit destinées à des consommateurs de l'intérieur et ne sont pas l'objet de négociations sur place. Le rôle que joue le port par l'intermédiaire des courtiers n'est qu'un rôle de surveillance, mais en aucune façon de centralisation pour le compte de ces agents. Ainsi rien de semblable au rôle du Havre pour le café, de Liverpool pour le coton, de Brème pour le sucre, et ceci est un grand désavantage pour Dunkerque un marché procurant des facilités d'une heureuse influence sur le trafic.

L'existence d'un marché permet à la région desservie de s'approvisionner à de meilleures conditions, les marchandises arrivent plus rapidement et à date fixe si elles n'ont qu'à parcourir 100 à 200 kilomètres. Ce marché aura la clientèle de petits industriels qui ne peuvent faire de gros approvisionnements à l'avance et s'adressent au fur et à mesure de leurs besoins là où ils savent être servis rapidement par petites commandes. Il existe aussi des avantages pour le commerce d'exportation du fait de l'existence d'un marché. Celui-ci centralisera les produits manufacturés des usines de son hinterland et les répartira suivant les demandes venues de l'étranger. Les industries y trouvent un débouché rapide et sûr de leur production, par des voies détournées étrangères, peut-être comme on le verra en étudiant la concurrence d'Anvers. Enfin, la marchandise passant par des intermédiaires aura plus d'homogénéité. Si dans un chargement de laines (cas assez fréquent) il y a des balles de qualité inférieure, l'importateur s'arrangera avec le vendeur ; mais l'industriel qui s'adressera au premier sera sûr d'avoir un envoi de même qualité. Le fait contraire se voit aussi il est vrai et l'on rencontre assez souvent des balles de qualité très supérieure, avantage sensible pour celui qui reçoit le chargement.

2° Tentative pour créer un marché des laines.

— C'est à cet avantage qu'est dû probablement l'in-

succès d'une tentative faite par la Chambre de Commerce pour doter la ville d'un marché des laines. Cette tentative échoua devant l'hostilité des Roubaisiens. Ils préférèrent conserver pour eux l'avantage d'une qualité supérieure sur quelques balles d'un chargement, plutôt que de la laisser aux commissionnaires dunkerquois.

Cette tentative était intéressante et vaut la peine de s'y arrêter.

A l'heure actuelle, Dunkerque est le principal port d'entrée de laines venant de l'Amérique du sud, situation due à la consommation énorme des centres voisins : la région de Lille. Seul Le Havre pouvait être un concurrent sérieux, mais depuis 1880, l'écart existant entre ces deux places grandit rapidement au bénéfice du port du Nord. L'arrivage des laines s'y est accru de 300 % tandis que le port rival a diminué de 50 % environ. Il est vrai que les consommateurs, au lieu d'acheter sur les marchés anglais, s'adressent directement aux producteurs.

**Tableau des importations des laines de
l'Amérique du Sud, à Dunkerque et au Havre**

Année	Dunkerque	Le Havre
—	—	—
1850 . .	7.344	76.216 balles
1885 . .	138.866	24.365 —
1890 . .	130.000	3.300 —

Depuis ce moment, le mouvement s'est continué pour arriver pour Dunkerque à 215.000 balles en 1909 contre 6.289 pour Le Havre.

Cette situation a frappé la Chambre de commerce. Elle a surtout remarqué que ces laines expédiées dans des centres importants ne pouvaient pas de là faire l'objet d'envois dans d'autres villes étant grevées de frais de chemins de fer assez importants. Au contraire, si les arrivages étaient centralisés au port du débarquement, il serait plus facile de les distribuer dans toutes les directions et par là, en même temps, le fret de sortie du port serait augmenté. Pour assurer un abri à ces marchandises, la Chambre de commerce décida de construire un entrepôt espérant que les industriels de Roubaix, principaux destinataires des laines débarquées, profiteraient de la facilité d'approvisionnement qu'ils y trouveraient et des avantages offerts par l'existence d'un marché. L'entrepôt a une superficie de 4.450 mètres carrés, a trois étages, est situé sur le mole séparant les darses 2 et 3. Il est sectionné en trois parties pouvant être isolées les unes des autres en cas d'incendie par des rideaux de tôle. Sa capacité est de 17.000 balles et il est pourvu d'un outillage très moderne et pratique. Le système des warrants pouvait être appliqué au marchandises déposées.

Malheureusement, malgré ce bel asile, les laines continuent à ne pas vouloir rester à Dunkerque et,

infidèles, s'en vont aussitôt à Roubaix comme par le passé, et l'entrepôt des laines est réduit à jouer le rôle bien vulgaire et bien banal de magasin.

En dehors du désavantage qu'aurait occasionné aux négociants roubaisiens l'installation du marché des laines à Dunkerque, désavantages dont il a été question précédemment, on peut trouver une autre cause de l'insuccès de cette tentative dans le manque de nombreuses lignes régulières de navigation.

Celles qui existent à l'heure actuelle sont lentes et peu rapides, mais l'on doit dire aussi que le fret qui les alimente actuellement, tout au moins à la sortie, ne serait pas en rapport avec les frais énormes qu'occasionnent des services rapides.

Pour que Dunkerque puisse permettre aux lignes régulières de prendre un développement suffisant pour favoriser la naissance d'une place importante de commerce dans notre port du Nord, il est nécessaire de recourir à un intermédiaire pouvant fournir le fret nécessaire et intermédiaire : c'est l'industrie du port.

CHAPITRE II

L'industrie à Dunkerque

Études des diverses industries et de la pêche
Nécessité de l'extension de cette fonction du port

a) *Possibilité d'extension.* — A Dunkerque se rencontrent, dès l'heure actuelle, des établissements industriels assez florissants et occasionnant un mouvement de marchandises assez intense existant malheureusement surtout à l'importation. Les industries sont surtout des établissements transformant des matières premières venant de l'étranger pour leur donner plus de valeur. Il serait à souhaiter que des industriels s'établissent pour pouvoir fournir un fret suffisant à l'exportation. Ce sera d'autant plus facile que d'ici quelques années, par terre ou par eau, peut-être par les deux, s'établira un puissant courant amenant les minerais de la région de Meurthe-

1. Depuis la composition de cette thèse, la Compagnie Fives-Lille et un consortium belge ont décidé l'installation de hauts fourneaux à Dunkerque.

et-Moselle. Ceux-ci rencontreront dans le port un approvisionnement de houille à bon compte venant soit d'Angleterre amenée par les cargos (au retour ces derniers emporteront un chargement de minerais au delà de la Manche), soit des bassins du nord de la France. Il y aura alors possibilité pour de puissants établissements métallurgiques de s'installer et ils trouveront un débouché dans les commandes que nécessiteront tôt ou tard les chemins de fer coloniaux, commandes réservées aux firmes françaises, et dont le transport devra être effectué sous pavillon français. A cause de ces conditions, les maisons établies sur le front de mer auront un avantage sur celles de l'intérieur, leur production n'étant pas grevée des frais de transport jusqu'au port d'embarquement. Cette raison a peut-être poussé la Société des Forges et aciéries de Firminy à établir près de Dunkerque, à Leffrinckouke une aciérie. Elle fabriquera elle-même sa fonte et sera dotée pour cela de hauts fourneaux. Elle emploiera 2.500 ouvriers. Les travaux de construction avancent rapidement ; et la situation de l'usine sur le canal de Furnes lui assurera un approvisionnement et un débouché facile. Un projet est à l'étude pour l'installation de fours à coke à Dunkerque, débarrassant ainsi la houille des produits inutiles pour les hauts fourneaux, réduisant les frais de transport par voie ferrée pour le coke destiné à la métallurgie de l'intérieur et créant à Dunkerque une

industrie des sous-produits de la houille, très intéressante à cause des débouchés qu'elle trouvera dans l'industrie textile de la région.

Il faut s'occuper maintenant de ce qui est, et étudier les établissements installés à Dunkerque et dans ses environs. Du fait de ses remparts la ville ne pouvait permettre un grand développement industriel, faute de place. Aussi a-t-il fallu que les usines s'installassent au dehors des fortifications, créant ainsi des faubourgs, rappelant, en plus petit il est vrai, les quartiers les plus actifs des grands centres industriels.

b) *Etat actuel.* — Rien n'est plus étonnant quand on arrive par la ligne d'Arras, après avoir traversé la riche et grasse plaine de Flandre, faisant suite aux régions industrielles des charbonnages, que de se trouver tout à coup au milieu des cheminées d'usine, des réservoirs de Coudekerque, le faubourg le plus industriel de Dunkerque, qui est pourvu aussi des centres de Rosendaël et de Petite Scynthe aussi très actifs.

Les industries que l'on rencontre à Dunkerque peuvent être réparties en plusieurs groupes et comprennent des établissements s'occupant de l'alimentation, des produits chimiques, des tissages et filatures, du bois et du travail des métaux.

α) *Alimentation.* — Les industries se rapportant à l'alimentation ne sont pas des plus importantes et

plusieurs comme les brasseries ne doivent leur existence qu'à la consommation locale ou à celle de la région environnante. Ces industries créent pourtant un mouvement d'importation en raison de leurs demandes d'orge. Il y a à Dunkerque quelques grandes minoteries, mais elles sont de plus en plus concurrencées sur place par des installations plus petites à moteurs à gaz pauvre, mais faisant un travail plus fini et plus apprécié de la boulangerie.

Un élément très actif pour l'activité du port est la rizerie installée à Dunkerque, traitant par an 80.000 tonnes de riz. Quelques usines de concassage et de conserves de pois utilisant la récolte des environs, de même les sécheries de chicorée, qui au nombre de 39 dans l'arrondissement, sont en pleine prospérité. Des sucreries et distilleries traitent aussi la récolte locale, mais les secondes ont pris une grande extension récemment à cause des cours élevés de l'alcool. En somme, à Dunkerque, l'industrie alimentaire, à part la rizerie, est peu importante et contribue peu au mouvement du port.

β) *Produits chimiques.* — L'industrie des produits chimiques dans laquelle nous engloberons des usines transformant certaines matières premières, est par contre, dans une situation beaucoup plus brillante. Outre des établissements traitant le soufre pour le raffinage, fabriquant des superphosphates et des engrais, il faut citer une usine de borax très impor-

tante, et surtout le groupe des huileries et la raffinerie de pétroles.

Les huileries travaillent le lin, le colza, les arachides, graines de pavot et de coton. Ces différentes matières forment un total de 220.000 tonnes à l'importation, comprenant entre autres 109.500 tonnes pour les graines de lin, 8.000 tonnes pour les arachides, 21.500 pour le pavot. Ces graines sont en totalité travaillées à Dunkerque, car à l'exportation ces articles arrivent à peine à faire un total de 5.000 tonnes. Les huiles réexportées par mer se chiffrent par 6.000 tonnes ; on voit par là que les usines dunkerquoises travaillent surtout pour le commerce intérieur. Ces huileries n'ont pas une personnel très nombreux car un matériel très moderne et très perfectionné permet de réduire beaucoup la main d'œuvre.

Une raffinerie de pétroles établie à Coudekerque est des plus prospères et possède un matériel excellent. Elle marque une tendance à ne plus raffiner, se contentant de la mise en bidons et de l'expédition ; ces opérations jointes à la remise en état des bidons exigent un personnel sans cesse croissant.

γ) *Industries textiles.* — Nous arrivons maintenant à une industrie qui a pris un réel développement par suite sans doute de l'ambiance de la région, c'est l'industrie textile. On travaille à Dunkerque le coton

le lin, le chanvre et le jute. Mais le coton et le chanvre n'ont que peu d'importance (1).

Au contraire, un rang important est occupé pour le travail du lin et du jute.

La quantité du premier végétal importée en 1910 a été de 33.000 tonnes et dans la circonscription, ce travail est fort en faveur. En dehors de la fabrication de la toile, le lin est encore travaillé pour l'industrie des voiles, filets et bâches. Un établissement modèle est installé à Coudekerque, dû à l'initiative de nos voisins d'Outre-Manche. Cette usine présente un cas d'intégration assez remarquable dans l'industrie textile où la division du travail règne en souveraine. L'usine Dickson Valrave emploie 800 ouvriers et s'occupe de la filature, du tissage et de la teinturerie pour la fabrication des voiles et des bâches. Elle fabrique aussi des filets pour la pêche.

Mais là où Dunkerque joue un rôle que nulle autre place en France ne peut lui contester, c'est dans l'industrie du jute, centralisée autour du point d'importation et produisant 75 % de la production nationale. La quantité de ce végétal importée à Dunkerque est de 60.000 tonnes venant pour les 11/12 des Indes anglaises. Les industriels se plaignent de ce monopole. Il pourrait être combattu facilement par l'instal-

1. Une des usines filant le coton a dû fermer ses portes en octobre 1909.

lation de cultures de cette plante en Indo-Chine. De plus la concurrence, surtout belge, se fait sentir pour les filés.

Les principaux établissements sont pour la filature, la maison Weil frères à Petite Scynthe, possédant 10.000 broches et occupant 900 ouvriers; pour la filature et le tissage, la maison Seys, à Dunkerque, 4.000 broches et 500 ouvriers; pour le tissage seul la maison R. Weil de 600 ouvriers, conduit 500 métiers.

δ) *Constructions navales et les Chantiers de France.*

— L'industrie du bois a toujours été florissante à Dunkerque. Du reste, comment en aurait-il été autrement dans un port depuis longtemps spécialisé dans ce commerce. Pendant tout le xix^e siècle, les Dunkerquois furent de gros marchands de bois et le commerce d'importation qui, en 1910, atteignit 190.000 tonnes, devait forcément créer des industries.

De plus, du fait d'une navigation intense fluviale et maritime, et de l'existence d'un courant de pêche malheureusement aujourd'hui bien diminué, la construction des goëlettes, des belandres et des bateaux de pêche fut autrefois florissante.

Aujourd'hui les coques étant surtout en métal, seule la construction des belandres et de quelques bateaux en bois donne un peu d'activité aux chantiers. Il y a encore une scierie très importante : c'est la scierie Trystram qui, fortement développée par

celui à qui Dunkerque doit ce qu'elle est, tient encore maintenant un des premiers rôles dans l'industrie du port.

Si les constructions de navires en bois ont bien diminué, par contre la construction moderne des navires a pris depuis le commencement du siècle un développement et une extension que rien ne faisait prévoir. Par construction moderne, il faut entendre ici la construction métallurgique entreprise par les Ateliers et Chantiers de France, le plus important établissement s'adonnant au travail des métaux à Dunkerque.

La création des Ateliers et Chantiers de France ne remonte qu'au commencement de ce siècle. L'idée de leur installation est due à MM. Trystam et Bernheim.

Une décision ministérielle du 23 novembre 1898 approuva un plan de travaux incombant à l'État. Ils avaient pour but de niveler le terrain concédé à cet établissement occupé auparavant par des dunes. De plus, l'Etat devait approprier le terrain pour les cales de lancement qui nécessitent une certaine inclinaison et installer des quais pour l'achèvement et la réparation des navires. Ces travaux s'élevèrent à 3.200.000 francs.

L'espace concédé, de 11 hectares, est situé à l'est de l'avant-port, près des fortifications, non loin de la porte de Malo. On pourrait installer de la place pour 8 cales de construction, mais au mois d'août 1912 il

n'y en avait que 5, toutes occupées. Leur outillage est très moderne et comprend 6 grues permettant d'effectuer facilement le levage de pièces importantes : 4 grues Titan, communes deux par deux aux deux cales entre lesquelles elles sont placées peuvent élever des pièces de 8 tonnes. L'autre cale est dotée de 2 grues plus légères. En dehors de ces installations en plein air, les ateliers couverts s'étendent sur une surface de 22.385 mètres carrés et comprennent les halls où se façonnent les pièces qui arrivent à peine dégrossie des centres industriels voisins, les forges et ateliers où se façonnent et se montent les machines et chaudières dont les Chantiers entreprennent aussi la construction.

Des ponts roulants, des treuils facilitent la manœuvre dans ces ateliers reliés les uns aux autres par des voies Decauville et en communication avec le réseau du Nord. Le personnel des Chantiers est de 2.000 ouvriers. Cet établissement présente un cas d'intégration poussé assez loin car, à part les hélices qui nécessitent un outillage très coûteux et dont la fabrication ne serait pas en rapport avec une production restreinte, il fabrique tout ce qui concerne les navires. C'est ainsi que sur la gauche en regardant du phare on peut voir les ateliers de charpenterie et ébénisterie qui fabriquent les articles en bois, portes, boiserie et même des meubles en bois pour l'ameublement des navires.

Outre la construction d'unités neuves, la Société des Ateliers et Chantiers de France entreprend aussi la réfection et les réparations de navires et c'est là une source importante de bénéfices. A cause de la concurrence étrangère et même nationale, les travaux de construction sont acceptés à un prix laissant peu de bénéfices, tandis que pour des réparations urgentes on ne peut qu'accepter l'aide trouvée dans le port où l'on se trouve et dont le navire ne pourrait sortir. En 1911 les bénéfices se sont élevés à plus de 800.000 francs pour un capital de 6 millions qui, en 1912, a été augmenté à 9 millions, nécessités par des travaux consistant dans l'agrandissement d'ateliers.

A l'heure actuelle, pour 1912 la production des navires s'est élevée à 32.000 tonnes, maximum atteint ; la production des machines 10.650 tonnes. Au mois d'août 1912, quatre navires étaient en chantier, la quille d'un cinquième était posée. Le 12 du même mois a été lancé un cargo de 110 mètres, nouveau et beau spécimen de la spécialisation des chantiers qui, dans ce genre de construction ont acquis un bon renom. Ils ont de plus arrêté les plans d'un grand cargo de 155 mètres de long et 13.000 tonnes pour les Messageries et un autre de 110 mètres pour les Chargeurs Réunis. De chez eux sont sortis, outre ces cargos de 4 à 6.000 tonnes type spécial à mâts jumelés à leur base, une vingtaine de chalutiers à vapeur

pour Boulogne, différents vapeurs, un dock flottant pour radoubage des chalutiers de ce dernier port et d'autres navires. Tous ces navires sont lancés presque achevés et il s'écoule peu de temps entre leur mise à l'eau et leur livraison.

La situation des Chantiers est très prospère et leurs bénéfices montrent que dans notre pays ce genre d'industrie peut vivre et même se développer, et détail à noter ici, sans le concours que prête souvent l'État à cette branche de l'industrie par la commande de navires de guerre. Pourtant les projets à l'heure actuelle à l'étude qui ont pour but d'installer un bassin pour navires de guerre entre les Chantiers et la ville, entraînera pour cet établissement la possibilité, sans doute agréable, d'entreprendre pour l'État des travaux de construction ou tout au moins de réparations des navires qui sont à pied d'œuvre, et améliorera encore la situation déjà très prospère d'un établissement qui contribue grandement à l'activité de Dunkerque et au mouvement du port.

ε) *Travail des métaux.* — Dans le travail des métaux il y a encore à signaler une fabrique de ressorts puis quelques chaudronneries et fonderies de cuivre et divers ateliers.

Les travaux entrepris à l'heure actuelle pour l'agrandissement du port occupent 800 ouvriers et animent la région par la circulation des machines et matériaux. Enfin il faut aussi noter l'activité de l'industrie,

du bâtiment par la suite de la fièvre de construction dans la ville et les faubourgs, activité due aux demandes croissantes de villas à Malo et de maisons d'habitation propres et saines pour les autres centres.

c) *La pêche.* — Il ne nous reste plus maintenant à parler, pour avoir passé en revue les différentes industries de Dunkerque, que de la pêche.

Placé sur la mer du Nord une des régions les plus riches en poissons, Dunkerque aurait pu être un des centres importants pour la pêche, rivalisant avec Boulogne, Grimsby, Hull. Malheureusement il n'en est rien et une étude comparée pour la pêche côtière montrera à quels piètres résultats Dunkerque est arrivé ou plutôt s'est maintenu car la marche de la pêche n'a rien d'accélééré.

a) *Grande pêche.* — Dunkerque de tout temps a été un port important pour la pêche de la morue en Islande. Les fines goelettes ornent de leurs mâtures élancées les bassins pendant les mois d'hiver, quittent le port vers le commencement du printemps pour revenir au mois d'août et de septembre ramenant dans leurs flancs les poissons pêchés sur les bancs. La majeure partie de ces équipages appartient aux villages de la banlieue Ouest et surtout à Mardyk. Malheureusement le nombre des navires diminue sensiblement comme du reste dans toute la France et cette diminution se traduit aussi dans les résultats.

Depuis 1885 le nombre des goélettes a passé de 114 à 33 et la quantité de morues pêchés de 6 millions de kilogrammes à 1.126.000 kilogrammes.

Cette constatation est effrayante d'autant plus qu'elles s'applique non seulement à Dunkerque et à Gravelines où le nombre des navires s'adonnant à cette pêche a baissé de 50 %, mais encore à tout notre pays et comme l'écrit la Chambre de commerce, « il est à craindre que l'armement n'abandonne cette industrie, autrefois si florissante et dont il ne subsistera bientôt que le souvenir ».

b) *Pêche côtière.* — Les statistiques de la pêche côtière n'accusent pas une augmentation proportionnelle aux améliorations apportées au matériel. Il faut dire aussi que les Dunkerquois sont très en retard, sur ce point et qu'à part quelques navires munis d'un moteur auxiliaire marchant plus ou moins bien, aucun progrès n'a été réalisé. Il n'y a aucun chalutier ou cordier à vapeur attaché au port de Dunkerque et pourtant ils pourraient y trouver facilement les approvisionnements de glace et de charbon dont ils auraient besoin.

La quantité de poissons rapportée par ces petits voiliers varie entre 500.000 et 700.000 kilogrammes valant de 500.000 à 700.000 francs, chiffre bien faible à côté de la valeur de la pêche côtière de Boulogne (1);

1. En 1911 le produit de la pêche a atteint à Boulogne 20 millions de francs. -

mais il faut dire que les Boulonnais ne se cantonnent pas à la Manche et à la mer du Nord et s'en vont avec leurs chalutiers jusqu'au large des côtes du Maroc et du Portugal chercher les poissons qu'ils peuvent ramener en France, grâce aux provisions de glace emportées avec eux. Mais Boulogne est port de pêche et port de pêche seulement ; aussi la population ne trouve-t-elle pas comme à Dunkerque dans les travaux des quais qui demandent sans cesse un nombre croissant de déchargeurs, un travail plus rémunérateur et moins pénible que les risques de la houle du large. Pourtant un port de pêche peut exister à côté d'un port de commerce prospère et on trouve un exemple chez nos voisins d'Outre-Rhin ; mais là le nombre des bras à employer, augmentant toujours, il n'y a pas de moyens qu'on n'emploie pour satisfaire une demande de travail toujours croissante.

A l'heure ou pour une partie de la population maritime de la France, le spectre hideux de la famine se lève par suite d'une disette complète de poissons, il pourrait être intéressant de transplanter avec leur matériel actuel, bien qu'un peu primitif, ces pêcheurs bretons dans la mer du Nord. Ils y trouveraient avec un réservoir inépuisable de poissons qu'ils partageraient avec nos voisins, un port de refuge en Dunkerque. Ce port verrait facilement se relever les chiffres des produits d'une industrie avantageuse pour les gens qui s'y livrent.

o) *Conclusion.* — Le rôle industriel de Dunkerque est, on le voit bien, encore peu développé; le nombre des usines est insuffisant et pas en rapport avec les facilités d'approvisionnement de matières premières et d'écoulement de la production que l'on trouve dans un port relié par des canaux à un hinterland produisant à assez bon compte la houille. C'est donc une possibilité pour Dunkerque de développer sa fonction industrielle par la création de nombreuses usines. Mais c'est surtout dans la production des matières lourdes destinées à l'exportation que l'on devra s'orienter. Jusqu'à maintenant les établissements installés à Dunkerque travaillent des matières importées mais la production est destinée à la consommation intérieure. Le total des produits manufacturés dans les usines de l'agglomération et qui reprennent la route maritime n'atteint pas un tonnage élevé, or nous savons que le fret de sortie fait souvent défaut. Il y a donc nécessité de développer l'industrie dunkerquoise dans le sens de la production de matières lourdes et on peut assister au début de cette nouvelle ère dès maintenant où nous voyons s'installer une puissante aciérie qui certainement exportera bien des milliers de tonnes de marchandises par les quais du port voisin.

La Chambre de commerce a compris le rôle que les industries nombreuses devaient faire jouer à Dunkerque, car outre les encouragements nombreux

qu'elle ne cesse de prodiguer aux manufacturiers, elle a organisé dans de belles galeries une exposition permanente, qui, outre des stands réservés à des importateurs étrangers, peaux, laines, etc., et à des producteurs français de l'intérieur, Compagnie de Saint-Gobain, Aciéries de France, réserve de la place aux industries du pays, permettant ainsi de faire apprécier leurs produits et par là augmenter les commandes et faciliter leur extension.

CHAPITRE III

Rôle régional

1° *Rôle régional de Dunkerque. Son importance.*

Limitation par les autres ports.

2° *La concurrence d'Anvers. — Causes de supériorité du port Belge.*

Dérivation de courants commerciaux.

a) Qu'est-ce que la fonction régionale d'un port. —

Nous venons de voir que la fonction commerciale n'existait pas malgré quelques tentatives à Dunkerque, siège d'aucun marché, que la fonction industrielle était à l'état embryonnaire, et attendait, pour pouvoir être utile au port, un développement de la production des matériaux lourds ; il faut bien alors que la troisième fonction, c'est-à-dire la fonction régionale, soit très intense pour que le port soit arrivé au degré de développement qu'il a acquis à l'heure actuelle.

Cette fonction régionale est en effet l'agent de sa prospérité. Porte de sortie d'un réseau de canaux qui le met en communication avec les régions les plus

riches et les plus industrielles de France, Dunkerque, doué tout de même de bassins et de quais supérieurs à son voisin Calais, devait être nécessairement la porte de sortie ou d'entrée pour toutes les marchandises que cette région produisait ou dont elle avait besoin.

La fonction régionale d'un port se traduit par le peu de différence existant entre d'une part, ses importations et exportations, et d'autre part le total des marchandises transportées par les voies ferrées ou par les autres moyens de communication, les canaux dans notre cas. En effet, si le port a une fonction commerciale très active, bien des marchandises arrivées repartiront par la voie de mer vers des centres de consommation. Le trafic sur les voies de communications de l'intérieur privées de ce mouvement accusera une différence très sensible avec le total des importations : tel est le cas du Havre où la différence entre les importations et les marchandises transportées au départ du port atteint 1 million de tonnes. Dans un port à fonction industrielle, bien des importations après avoir été transformées dans les usines du port reprennent le chemin de mer ; tel est le cas de Marseille où les graines oléagineuses sont exportées sous formes de farines, ou d'huiles, ou de tourteaux.

b) Dunkerque port régional. — A Dunkerque le total des marchandises transportées par les voies ferrées ou par les canaux atteint presque le total des

marchandises importées ou expotées ; seule une infime partie nécessaire à l'industrie locale et consommé sur place n'y figure pas ; il est vrai que la production des industries étant surtout destinée à la consommation du pays figure dans le chiffre des sorties ; mais il faut remarquer que ce tonnage total atteint peut-être 20 %, et c'est même là un maximum qui n'empêche pas de considérer Dunkerque comme un port essentiellement régional.

Cette fonction a comme conséquence de ne pas établir de liens entre le port et la ville. L'animation des quais s'arrête dès qu'on les a quittés, ne se continuant pas au delà des hangars et des docks. Tout le monde peut constater qu'à Dunkerque la ville semble ignorer le port; qu'aucune animation n'y règne, mais qu'au contraire l'on se croirait dans quelque centre agricole surtout si l'on s'y trouve le jour du marché.

Une rapide revue des principales marchandises fera voir que toutes ou presque toutes prennent le chemin de l'intérieur où elles ont été produites par les usines de la région du Nord.

Dans la première partie, en parlant du mouvement des marchandises, nous avons étudié les principales marchandises. Si nous reprenons cette étude, mais à un autre point de vue, en considérant non plus le pays étranger expéditeur au destinataire, mais la région de notre pays qui envoie ou reçoit ces marchandises, et l'usage qui en est fait, nous pourrions voir

l'étendue du rôle régional du port de Dunkerque.

En suivant la classification de la statistique de la Chambre de commerce nous trouvons d'abord les marchandises intitulées produits et dépouilles d'animaux, comprenant les laines pour un tonnage de 150.000 tonnes. Cette laine n'est évidemment pas destinée aux industriels dunkerquois et prend rapidement le chemin de Roubaix, Tourcoing et des centres d'industrie lainières. Sous cette rubrique il y a environ 7.000 tonnes d'engrais organiques qui s'en vont dans les environs du port. Les farineux alimentaires, céréales principalement, sont travaillés en infime partie sur place, le reste s'en allant se faire traiter dans les moulins de la région du Nord de la France (1) ; l'on rencontre ensuite les fruits et graines oléagineuses. Eux évidemment n'entrent pas dans la fonction régionale mais ne pourrait-on pas considérer que la fonction industrielle, si les produits sont destinés à l'intérieur, est intimement liée à la fonction régionale en faisant économiser sur les frais de transports. Les bois travaillés en partie à Dunkerque sont répartis un peu partout, de même les cotons destinés à la région cotonnière voisine. Dans les matières minérales les phosphates, les nitrates, les pyrites, les minerais de fer et autres, la houille ne res-

1. En juillet 1912 le manque de blé dans les moulins de l'Oise décida le Gouvernement à faire débarquer le blé à Dunkerque par les soldats.

tent pas en grande quantité dans la ville et sont répartis par les belandres et les wagons, soit dans les centres industriels pour être transformés, soit dans les campagnes où le paysan, grâce aux nitrates et phosphates, pourra obtenir des récoltes qui feront le même voyage en sens inverse. En effet si Dunkerque reçoit beaucoup pour ses environs, par contre ceux-ci lui fournissent en retour une forte partie des exportations, et entre autres les produits agricoles ou denrées y entrent pour une bonne part, 120.000 tonnes environ parmi lesquels les sucres pour un tonnage de près de 50.000 tonnes, les farineux alimentaires 25.000 tonnes. C'est encore de la région desservie par Dunkerque que viennent les matières minérales, craie, ciments, houille, et les métaux qui pour un tonnage de plus de 250.000 tonnes sont exportés. Enfin les produits manufacturés pour un total de 80.000 tonnes viennent en grande partie des centres industriels du Nord de la France.

Ce rapide exposé montre les liens unissant Dunkerque au pays qu'il dessert, liens faisant dépendre le port de l'extension des demandes et de la production de tout ce pays, car, sans exagérer, le rôle régional de Dunkerque est cause bien certainement de 90 % du trafic du port.

Voilà l'explication du rapide développement de Dunkerque, développement nécessité par l'essor économique de la région demandant une porte de sortie

et une porte d'entrée sur la mer, ayant mis Dunkerque sous son entière dépendance.

c) *La concurrence française et étrangère.* — Mais malheureusement cette région riche, et même très riche, se trouvait située dans la zone d'attraction d'autres ports. Non seulement des ports français, comme Le Havre auraient facilement émis la prétention de vouloir jouer ce rôle, signe de la trop grande multiplicité des ports dans notre pays où chacun d'entre eux se dispute une zone trop réduite pour prospérer utilement, mais il fallait aussi qu'un puissant rival se dressât dans le nord, en Belgique : Anvers. On a dit très spirituellement qu'« Anvers était une des plus grosses surprises que nous eut réservées le xix^e siècle, à nous Français ». Ceci est très vrai. Ce port ne doit son existence qu'à Napoléon qui voulut en faire un rival des ports anglais. Par suite de modifications dans la répartition des territoires, Anvers n'est plus un port français, mais tombé, commercialement parlant, aux mains des Allemands surtout, et des Anglais, ce port fait sur notre territoire une concurrence intense à Dunkerque, concurrence d'autant plus active que prochainement et même actuellement, une région industrielle, la plus riche peut-être d'Europe, aura besoin d'une porte de sortie sur la mer pour exporter ses minerais et ses produits manufacturés. Les Anversoïis feront tous leurs efforts pour attirer à eux ce trafic, et, comme on dit, il est plus facile d'atti-

rer à soi un courant nouveau que de détourner de son cours habituel un courant déjà établi.

Aussi est-il intéressant d'étudier la concurrence faite par les Anversois sur notre territoire, et les moyens nécessaires pour attirer à Dunkerque le courant naissant venant de la région lorraine.

II. — La concurrence d'Anvers

Causes de supériorité du Port Belge

Les dérivations de courants commerciaux

Dunkerque, dont le développement est dû, comme nous l'avons dit, à l'essor industriel et commercial de son hinterland, n'est pas de ce fait un port international, c'est-à-dire que son mouvement de marchandises n'est créé que par des produits venant en France ou qui en sortent. Aucun mouvement commercial ne va vers les pays voisins ou n'en vient, comme il s'en rencontre à Anvers et à Rotterdam. Dire aucun courant commercial est peut-être exagéré, car il y a bien quelques marchandises venant de Belgique ou destinées à ce pays. C'est ainsi que, à l'exportation, des produits manufacturés (métallurgie) et à l'importation, des matières premières destinées à nos voisins, trouvent plus avantageux de passer par notre port du Nord que d'aller faire le tour par Anvers. Le tonnage de ces marchandises est très

peu important et ne compense pas pour Dunkerque le drainage opéré dans son hinterland naturel par les ports français Le Havre, Rouen. De plus il faut aussi compter avec la concurrence du port d'Anvers qui se fait sentir beaucoup dans la région du Nord et de l'Est. Comme à l'heure actuelle l'on assiste dans ces régions à la naissance d'un courant commercial, qui prochainement sera très important, il est donc intéressant d'y étudier la concurrence du port belge.

Avant d'étudier les résultats obtenus, il est une constatation qui est malheureuse à faire, c'est celle de l'infériorité de Dunkerque, par rapport à Anvers, infériorité qui est cause pour une grande part de ces dérivations de courants commerciaux dont on parle tant.

Les avantages dont bénéficie Anvers proviennent de plusieurs causes.

1° *Du fait de sa situation géographique.* — A l'heure actuelle les ports destinés aux relâches ou à servir de points de départ des lignes transatlantiques sont seuls établis sur les côtes en eau profonde et facilement accessibles aux paquebots qui ne doivent pas perdre de temps en manœuvres longues et réduisant la vitesse. Au contraire les ports à mouvement commercial, où les marchandises remplacent les voyageurs, ont intérêt à se placer à l'intérieur le plus loin possible de la côte, à condition toutefois que la voie d'accès vers la pleine mer soit facile.

Sans cela cette situation serait une cause d'infériorité et entraînerait des désavantages sérieux pour le port séparé de la mer par un fleuve insuffisamment profond ou ensablé (1). Ce fait d'être enfoncé à l'intérieur des terres n'entrave par les cargos car la vitesse qu'ils ont sur le fleuve ou le canal de jonction n'est pas de beaucoup inférieure à leur vitesse normale. Au contraire cette position attire les marchandises qui ont ainsi moins de parcours à faire avant d'être embarquées définitivement. De plus la zone d'attraction d'un port intérieur s'étend sur une surface de 360 degrés au lieu d'être limitée par l'Océan comme dans un port situé au bord de la mer. C'est ainsi que Brême, Hambourg, Anvers, Nantes, séparés de la mer par des distances plus ou moins grandes, sont des ports intérieurs et en tirent bien des avantages. Dunkerque, établi sur la côte ne bénéficie pas de ces avantages et même a un grave défaut : la profondeur minima nécessaire aux cargos actuels n'est atteinte qu'à grand'peine au prix de dragages répétés journellement. Donc pour notre port aucun avantage des ports de vitesse, et aucun des avantages des ports intérieurs.

Cette position sur la côte a une répercussion grande sur les dimensions de la zone d'attraction de Dunkerque, et à ne considérer que la position géographique,

1. Cause du non développement de Bordeaux.

le pays situé à l'Ouest d'une ligne allant de Maubeuge à Reims est seul plus près de Dunkerque. Toute la partie orientale est plus rapprochée d'Anvers. Or ce pays est la région la plus riche et la plus industrielle de notre pays, et les résultats se modifient chaque année, et ne sont rien à côté de ce qu'ils seront dans l'avenir. Dans cette région se trouvent, outre la partie est du département du Nord, la région du Briey, de Longwy et de Nancy.

2° *Du fait des tarifs de chemin de fer.* — Malgré l'avantage marqué en faveur du port belge et existant au point de vue de la distance pour bien des gares des réseaux du Nord et de l'Est, les tarifs de chacune de ces compagnies sont favorables à Dunkerque ; il en est de même pour les tarifs Nord-Est. Ceci ne peut être assuré que par des sacrifices parfois lourds. Mais quelle quesoit la bonne volonté des chemins de fer français, bonne volonté qu'il faut leur reconnaître du moins dans ce cas, car souvent on le leur a refusé, l'esprit d'abnégation ne peut aller au delà de certaines limites. Aussi pour certaines localités les tarifs sont-ils nettement en faveur d'Anvers ; telle est alors la cause de certaines dérivations d'exportation, par Anvers, de fonte par exemple, dans ces cas la différence de distance existant au détriment de Dunkerque est trop importante pour occasionner une sortie par le port national. Jusqu'ici nous n'avons parlé que des tarifs officiels, et nous les

avons comparés aux mêmes tarifs belges, malheureusement ceux-ci comportent de nombreuses ristournes. Nos voisins du Nord et de l'Est car l'Allemagne est très forte en ce genre, font subir des diminutions constantes sur les tarifs officiels. Ces diminutions qu'il est difficile, sinon impossible de connaître sont un sérieux attrait pour les exportateurs ou importateurs. Ils permettent aussi de sauver le renom d'honnêteté des chemins de fer. En face des critiques adressées pour leur bon marché, ils montrent des tarifs ne répondant pas aux reproches indiqués, mais aussi pas à la réalité.

Les chemins de fer français ne se servent pas de ces procédés ou du moins peu, ce en quoi ils ont tort, devant l'exemple donné par leurs concurrents étrangers. Il en résulte un désavantage sérieux pour Dunkerque. Telle est l'explication qu'on peut donner des sorties par Anvers pour des produits manufacturés dans des régions d'où l'exportation par le port national paraîtrait plus avantageuse. Le chemin de fer est le seul élément sérieux à envisager, car comme le fait remarquer un ingénieur, les transports sérieux, à moins qu'il ne se fassent par la batellerie appartenant aux sociétés elle-mêmes, s'effectuent la plupart du temps par chemin de fer et non pas par bateaux à tarifs variant avec chaque envoi. Toutefois l'on peut remarquer que les frets de la région du Nord sont tous à l'avantage de Dunkerque. Une plus

grande vitesse sur les canaux français annihilerait complètement les dérivations de courants s'effectuant actuellement par voies d'eau. Pour la région de l'est les communications par canaux avec Dunkerque sont beaucoup plus longues qu'avec Anvers.

Après avoir envisagé les désavantages du fait de la position de Dunkerque et de l'organisation des chemins de fer français, il faut maintenant nous retourner vers Anvers et voir si ce port n'a pas lui-même des causes d'attraction venant d'améliorations que n'a pas Dunkerque.

III. — Du fait de l'organisation du port

a) Les conditions matérielles du port belge sont bien préférables à celles de notre port. Outre qu'il offre plus de place aux navires, Anvers a un accès plus facile, l'Escaut est plus profond que les passes de Dunkerque et aussi présente moins de dangers d'échouement que son chenal. De plus les dimensions réduites des écluses du port français n'y permettent pas l'entrée de navires de dimensions aussi grandes que ceux fréquentant son voisin et ceci est un grave désavantage. Le transport par gros navires coûte en effet moins cher que celui effectué par des navires de dimensions plus restreintes.

b) Le port de Dunkerque offre des conditions plus

désavantageuses par suite des dépenses accessoires qui y sont plus élevées qu'à Anvers.

Le manque de place augmente les frais généraux, obligeant les navires à rester plus longtemps dans l'attente d'un chargement ou d'un déchargement.

Les droits perçus sur les navires sont, comme nous l'avons déjà remarqué, très forts à Dunkerque. Ils arrivent à former un total de 0 fr. 82 par tonne, ce qui est un chiffre très respectable : le port belge a par contre un tarif beaucoup plus réduit : 0 fr. 50 pour les navires entrant dans les bassins, tarif réduit à 0 fr. 30 pour ceux qui séjournent en rade ou accostent sur les quais du fleuve. Le produit des droits qui atteint près de 5 millions fait ressortir la taxe perçue à 0 fr. 32 car le tonnage est d'environ 15 millions. C'est environ le tiers des droits perçus pour les mêmes motifs à Dunkerque ; la même proportion existe entre le prix du pilotage. Malgré la remontée de l'Escaut, longue et périlleuse à cause d'une circulation intense, un navire arrivant à Anvers aura à acquitter des frais de pilotage qui seront le tiers de ceux qu'il aurait eu à payer à Dunkerque et pourtant notre port largement ouvert sur la mer devrait au moins faire éviter aux navires entrant des frais exagérés et rébarbatifs. Mais les pilotes sont syndiqués pour ainsi dire, et la concurrence n'existe plus pour faire baisser les prix.

Pour arriver au port et y séjourner, un bateau paiera plus à Dunkerque qu'au port rival, or nous savons que s'il veut décharger ou embarquer des marchandises il va se trouver en présence d'une organisation ouvrière puissante et dont les tarifs de travail sont très élevés. Au contraire en Belgique les salaires sont beaucoup moins forts et fixés par contre à la journée. Les prix moyens sont de 5 à 6 francs pour neuf heures de travail et les heures de travail de nuit sont tarifées à 50 % de supplément. C'est là un avantage assez appréciable, mais contrebalancé un peu il est vrai par l'activité déployée par les dockers de Dunkerque qui, si ils font payer cher leurs services, du moins travaillent vite et bien, activés par l'espoir d'un salaire supérieur et en rapport avec leur travail.

En somme ces conditions plus onéreuses sont en faveur d'Anvers. Un abaissement des frets a pour effet d'augmenter le mouvement d'un port, les marchandises arrivant plus volontiers dans un port pour lequel les frais de transport sont moins chers que pour un voisin. Or le fret a comme facteurs ces éléments étudiés précédemment : droits de ports, frais de manutention. Malgré tout cela les frets pour Dunkerque ne sont pas très supérieurs à ceux pour Anvers. Pourtant à la sortie des différences se font sentir et parfois elles sont très importantes pour des distances très réduites. On cite notamment des dif-

férences de 5 fr. 85 pour Liverpool, 3 fr. 65 pour Plymouth, etc.

IV. — Du fait de l'organisation supérieure des lignes de navigation du départ d'Anvers

Les lignes de navigation partent d'Anvers ou y touchent. Elles desservent beaucoup plus de ports que les quelques lignes partant de notre port du Nord et ont des départs plus fréquents que celles de Dunkerque. Or c'est un avantage très sérieux que de ne pas perdre deux ou trois semaines dans l'attente d'un départ, ou de pouvoir envoyer des marchandises par lots de 100 ou 300 tonneaux, lots insuffisants pour pour un affrètement. C'est ainsi que le Syndicat des Poutrelles de Longwy use de la voie d'Anvers pour des envois qui devraient normalement passer par Dunkerque, mais qui empruntent la voie étrangère trouvant ainsi plus facilement un paquebot pouvant les transporter.

De plus les navires qui desservent les lignes d'Anvers sont beaucoup plus forts de tonnages et plus rapides que ceux qui relient Dunkerque aux pays étrangers. Il y a là une économie d'argent car le fret est inférieur par bateau de 15.000 à celui demandé sur un modeste navire de 5.000 tonnes et aussi il y a économie de temps car les navires quittent Anvers à plein chargement, ne méritant pas la remarque adres-

sée aux lignes partant de Dunkerque d'aller glaner au Havre et à Bordeaux un complément de chargement qui leur manque.

5° Enfin Anvers a encore des avantages du fait d'une situation centrale par rapport aux pays industriels voisins. En même temps qu'une commande en France telle compagnie importatrice de l'Amérique du Sud pourra en adresser d'autres en Belgique, en Allemagne. Il choisira alors comme point d'embarquement un port situé à même distance à peu près des trois lieux de production et ce port sera Anvers.

Telles sont les causes venant de la situation géographique et de la situation maritime d'Anvers et occasionnant pour ce port des causes de supériorité sur Dunkerque et créant ainsi pour le port belge des dérivations de courants de marchandises. A ces causes que nous pourrions qualifier de naturelles et maritimes s'en joignent d'autres d'ordre commercial.

Cette cause c'est l'existence d'un marché à Anvers. L'existence d'un marché, on ne saurait trop insister sur ce fait, est un sérieux attrait. Une place sur laquelle se trouvent un ou plusieurs marchés est un centre d'attraction pour toutes les marchandises venant par mer ou produits dans la région. Des stocks se forment, stocks que les consignataires savent pouvoir écouler facilement car l'on s'adressera plus volontiers là où l'on sait trouver une livraison sûre et rapide, sans attendre des délais quelquefois assez longs

si l'on est en présence de marchandises devant venir de loin. Un marché peut ainsi centraliser les produits des industriels moyens de la région qui trouvent ainsi à les écouler de suite et c'est ainsi que la métallurgie française fait des envois importants dans le port belge, envois qui y sont emmagasinés en attendant des demandes et qui bien entendu partiront des bords de l'Escaut. De même pour les blés qui sont souvent introduits en France via Anvers, car de cette façon les minotiers trouvent sur le marché belge les quantités nécessaires livrables de suite, sans délai. Par conséquent du fait de l'absence de marché, Dunkerque se trouve encore par là en infériorité sur son grand voisin.

Etudes des dérivations. — Après avoir étudié les causes mettant Anvers dans un état de supériorité incontestable sur Dunkerque, il est intéressant de voir sur quelles matières portent les dérivations de trafic. Ce trafic, de l'avis de personnes autorisées est évalué de 450.000 tonnes à 500.000 tonnes. Via Anvers le réseau de l'Est reçoit ou expédie 170.000 tonnes, le réseau du Nord un chiffre à peu près égal, enfin, on estime à 200 péniches la dérivation fluviale. Ce qui est caractéristique, c'est le chiffre élevé des exportations dont le courant est attiré par la Belgique. Ceci tient à la surtaxe d'entrepôt frappant tout produit non européen et arrivant en France venant d'un port d'Europe. Cette surtaxe d'entrepôt si elle n'était pas suspendue

pour certains produits suffirait par son taux assez élevé de 3,60 par 100 kilogrammes à écarter à peu près sûrement toute importation de ces produits par l'intermédiaire d'un port étranger. Mais des exceptions sont établies, entre autres pour les laines d'Australie et du Cap, les cotons des Indes, les minerais de manganèse et d'autres produits qu'il est inutile de citer vu leur rareté à Dunkerque. Mais ce qu'il faudrait à tout prix éviter ce seraient les détournements de courants commerciaux à l'exportation. Malheureusement si Dunkerque souffre d'un manque de fret de sortie, il en est de même pour son rival. De là une acuité de concurrence qui est très grande. Passons maintenant les principales importations qui, à cause de l'exemption de surtaxe d'entrepôt pourraient venir par Anvers ou en viennent.

a) *Importations.* — Le minerai de manganèse dispensé de la surtaxe vient par voie détournée. Les laines du Cap arrivent par les deux ports de même pour les laines d'Australie dont les importations se divisent également. Dunkerque a l'avantage pour les laines adressées directement par les producteurs, vu certains bénéfices qu'y trouvent les industriels Roubaisiens, à se passer d'intermédiaires quand ils n'ont pas besoin d'une livraison immédiate des matières premières, avantages indiqués quand nous avons parlé de la tentative de la Chambre de commerce de Dunkerque pour créer un marché sur cette place.

Par contre pour les approvisionnements faits sur la place de Londres l'avantage ressort pour Anvers. En effet, pour la première catégorie Dunkerque reçoit 37.000 tonnes contre 21.000 par Anvers; pour les secondes 9.000 contre 22.000. Le jute vient par Dunkerque principalement, du reste travaillé dans la circonscription l'importation par Anvers n'aurait pas sa raison d'être.

Pour les produits européens si la surtaxe d'entrepôt n'existe pas il y a par contre une surtaxe d'origine de 1 franc par 100 kilogrammes si les marchandises ne viennent pas directement de leur pays d'origine mais à Dunkerque, à part la houille et les bois, les produits européens ne donnent pas lieu à un trafic important et les dérivations sont peu importantes et seraient difficiles pour leur peu de valeur par rapport au poids.

b) *Exportations*. — Nous allons maintenant étudier la concurrence faite à l'exportation : Les marchandises sortant de Dunkerque à destination des pays d'outremer autres que les colonies françaises atteignent un total de 300.000 tonnes et se dirigent principalement vers l'Angleterre (pour 70.000 tonnes en 1911, les autres années le commerce avec ce pays atteignait 120.000 tonnes, la différence porte cette année sur les produits alimentaires comme nous l'avons mentionné précédemment), la République Argentine et le Brésil pour 120.000 tonnes et les États-

Unis 300.000 tonnes. Or justement ces pays, surtout les trois derniers, sont reliés à Anvers par des lignes bien meilleures comme vitesse et fréquence de départs que celles qui partent de notre port de Flandre. Par conséquent notre port est dans des conditions de concurrence très mauvaises pour lui. Les lignes d'Angleterre voient le trafic des exportations venant de France passer par Anvers et par Dunkerque, les compagnies faisant le service ont des agences dans les deux ports et leurs efforts ont pour but de répartir également le trafic. Il y a quelques exceptions, les fils sont exportés aux trois quarts via Anvers, la totalité des carbonates passe par l'Escaut, de même que les fruits des forceries de Maubeuge.

Mais là où il existe en faveur du concurrent une supériorité écrasante c'est pour les lignes de l'Amérique du Sud. On enregistre à Anvers plus de 25 départs par mois par des lignes ne faisant pas beaucoup d'escales. Au contraire les Chargeurs dont les départs ont lieu deux ou trois fois par mois sont obligés de s'arrêter en route pour compléter leur chargement. Heureusement que des ententes ayant pour but l'unification des tarifs pour les expéditions des deux ports ont pu maintenir encore un courant commercial assez actif au départ de Dunkerque car sans cela, nous n'aurions pu lutter longtemps.

Du reste des compagnies dissidentes attachées au

port belge n'ont pas accepté ces tarifs et par des abaissements de fret occasionnent des dérivations de quelque importance.

La ligne de l'Amérique du Nord à départ mensuel n'a pas un trafic très actif. Par contre les statistiques américaines accusent comme provenant de la région du Nord de la France un chiffre bien plus important. Il est donc à présumer que de ce côté il y a des dérivations de trafic assez élevées. A cela rien d'étonnant car les lignes anversoises se dirigeant vers les États-Unis sont de beaucoup supérieures en vitesse et pour le tonnage des navires. Il y aurait sur ce point une amélioration sensible si les départs étaient doublés.

Telles sont les dérivations de courants commerciaux occasionnés par Anvers. Ces dérivations pourraient peut-être par une diminution de certains droits et taxes du port, une modification de certains articles des tarifs communs Nord-Est, et une amélioration sensible des départs de lignes régulières, être diminuées ; mais en tout cas il serait difficile de les étouffer complètement car il est difficile de détourner des courants commerciaux ; par contre il est beaucoup plus facile d'en créer de nouveaux ou tout au moins de s'efforcer que des courants naissants n'aillent pas prendre de fausses routes et c'est sur ce point que doivent porter les efforts des Dunkerquois en suscitant et en conservant par tous les moyens possibles le courant

qui va venir de l'Est et se dirige vers la mer pour l'exportation soit des minerais extraits, soit des produits manufacturés sortant des usines de la région lorraine française.

CHAPITRE IV

Avenir intéressant du rôle régional

La région lorraine. — Son industrie. — Nécessité d'une exportation de fer et d'une importation de charbon. — L'Angleterre pourrait remplir ce rôle. — Les moyens de communication insuffisants entre l'Est et Dunkerque. — Le canal du Nord-Est. — Les projets. — Trafic. — Causes de l'abandon des projets. — Son importance capitale pour le port de Dunkerque.

L'hinterland de Dunkerque est, comme nous l'avons brièvement mentionné, limité par le voisinage du port d'Anvers qui est beaucoup plus proche de bien des points de notre pays que le port de Dunkerque. Cet avantage n'existe pas seulement pour la région proche, mais aussi pour un hinterland assez éloigné tel que la région de l'Est; or cette région est en voie de prendre un développement extraordinaire qui créera un courant commercial des plus intenses. Avant d'étudier le besoin d'expansion vers un débouché et les moyens offerts pour y atteindre,

il est nécessaire de s'arrêter un instant à la description de cette partie de la Lorraine.

La Meurthe-et-Moselle. — α) Richesse en fer. — Industries métallurgiques. — Ce qui fait la richesse de cette région consiste en un gisement des plus importants de minerai de fer. Ce gisement exploité depuis longtemps dans la région de Longwy et de Nancy a été étudié de plus près après la guerre de 1870 qui, par la traité de Francfort, nous avait enlevé une bonne partie de terrains miniers et qui avait fortement fait rétrograder la production du minerai de fer en France. On étudia avec soin toute la zone comprise entre les deux centres d'exploitation et vers 1884 se place la découverte du gisement de Briey qui complète les deux autres bassins lorrains.

A l'heure actuelle, l'extraction du minerai de fer se fait en grand dans ces trois bassins, celui de Longwy au nord, puis celui de Briey et enfin le plus au sud celui de Nancy. Alors que l'extraction est des plus faciles et se fait en minières c'est-à-dire à ciel ouvert à Longwy, l'exploitation des deux autres bassins est très compliquée : outre une grande profondeur il faut vaincre aussi une abondante profusion de sources qui se rencontrent tant à la surface qu'à l'intérieur des puits et forçant parfois à abandonner les travaux commencés, comme cela est arrivé plusieurs fois dans le bassin de Langres, partie du bassin de Briey.

Malgré ces obstacles l'exploitation est des plus actives et fournit un total de 15 millions de tonnes de minerai pour l'année 1911 qui se répartit d'une manière inégale. Les deux bassins extrêmes sont arrivés à un maximum qu'ils ne dépasseront guère, du moins d'après les estimations actuelles, à cause d'une réserve moins grande que celles du Bassin de Briey. En 1911 le bassin de Longwy a donné 2.350.000 contre 2.050.000 pour le bassin de Nancy mais ces chiffres sont peu importants à côté de la production énorme de la région de Briey qui, en 1911, a atteint 10.500.000 tonnes, et surtout à côté de la production de l'avenir. En effet le bassin de la Lorraine n'est pas encore complètement exploité; 10.000 hectares sur 70.000 sont l'objet de demandes de concession non encore accordées et, bien entendu, ces terrains se trouvent en majeure partie dans le bassin de Briey dont les réserves de minerais évaluées à plus de deux milliards de tonnes permettent une extension rapide de l'extraction. On s'accorde à penser que d'ici 1925 la production pourra y arriver à 25.000.000 de tonnes et que le maximum atteint pourrait être de 60 millions de production annuelle.

Cette énorme production de minerai a amené forcément une industrie métallurgique des plus florissantes: les centres de Longwy et des environs de Briey, de Nancy rivalisèrent longtemps avec les centres les plus importants de notre pays au point de

vue métallurgique. Depuis que de nouveaux procédés de fabrication de l'acier permettent d'employer les fontes phosphoreuses, qui avant donnaient un acier trop cassant, la suprématie de la région Meurthe-et-Moselle n'est plus discutée. Du reste les chiffres sont des plus éloquentes. Pour l'année 1910, la production de la fonte atteignit 2.773.000 tonnes contre 552.000 tonnes dans la région du Nord. La production française atteignit cette année-là 4 millions de tonnes. Pour l'acier la proportion est un peu moins forte car la production de la France est de 3 millions 390.000 tonnes dont la moitié environ fournie par l'Est, 1.647.000 contre 749.000 chiffre de la production du Nord.

Les usines fabriquant la fonte et l'acier se sont de date ancienne installées dans les environs de Longwy ; les usines du Mont-Saint-Martin sont anciennes ; de même dans la région de Nancy où les usines métallurgiques datent déjà d'un ancien temps. Mais dans le bassin de Briey les installations sont récentes et parmi les plus importantes il faut citer les usines de Jœuf et d'Homécourt. Cette dernière appartient à la Société des Forges et Aciéries de la Marine.

Malgré cette activité industrielle la production des mines est loin d'être absorbée et un puissant courant emmenant le minerai vers les pays voisins est né, alimentant la Suisse, l'Allemagne et surtout la Belgique, dépourvue de minerai de fer. Ce courant déjà

emporte 6 millions de tonnes et aura dans l'avenir un plus gros stock à sa disposition, l'augmentation du stock provenant de l'excédent d'une consommation locale qui ne se développe pas aussi vite que l'extraction du minerai. Il faudra trouver d'autres débouchés. Cette tâche sera des plus faciles.

6) *Exportation du minerai de fer en Angleterre. Possibilité d'une importation en retour de charbons anglais.* — Il existe non loin de France un pays qui prochainement demandera par millions de tonnes notre minerai. Ce pays c'est l'Angleterre. Très riche en minerai, mais, en même temps, très industrielle, elle a rapidement consommé ses réserves. A l'heure actuelle et depuis quelque temps déjà elle fait appel pour compléter une production insuffisante à l'appoint apporté par les minerais étrangers. Les gisements de Bilbao se sont évanouis dans les hauts fourneaux britanniques, et les métallurgistes anglais ont dû chercher de nouvelles ressources. Des divers pays, gros producteurs de fer, la Suède et le Luxembourg par une législation limitative ont réduit leurs exportations, la France seule pouvait, vu ses inépuisables réserves, fournir le minerai nécessaire. Les Anglais se sont aperçus de ce fait et dès cette année ont adressé des commandes à notre bassin lorrain. Ces commandes très réduites actuellement sont appelées à devenir des plus importantes, car la consommation de la métallurgie anglaise a besoin d'un appoint

de plusieurs millions de tonnes, appoint qui augmentera chaque année en présence d'une production nationale de minerai absolument stable ou peut-être décroissante dans l'avenir.

Ce courant d'exportation vers les côtes d'Albion sera d'autant plus facilité que si l'Angleterre ne trouve pas suffisamment de fer dans son sol, par contre elle a en profusion la houille et que cette houille serait d'une grande utilité dans notre région de l'Est qui recevra ainsi en retour de son fer le charbon nécessaire à sa production de métal. La houille en effet n'existe pas en Lorraine française. Les nombreux gisements de la vallée de la Sarre qui permettent à nos voisins de l'Est d'atteindre une production de charbon importante ne se continuent pas sur notre territoire. Malgré des recherches très minutieuses entreprises vers la fin du XIX^e siècle, seuls jusqu'ici ont été découverts de petits gisements, d'une épaisseur minime, de peu d'étendue, et situés à une grande profondeur. Malgré ces résultats des concessions furent demandées au commencement de ce siècle, mais elles n'ont pas encore donné de résultats, soit qu'on les instruisse encore, soit que les travaux de forage ne soient pas encore terminés.

Dans ces conditions il a bien fallu aux industriels recourir à l'importation de charbon. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais leur en envoient

d'autant plus facilement que cette région a besoin de minerais lorrain et que de cette façon un courant régulier se trouve exister. Mais les quantités disponibles sont insuffisantes ; aussi s'adressera-t-on aux deux autres producteurs voisins : l'Allemagne et la Belgique. En acquérant des participations dans les bassins houilliers, les industriels français peuvent s'approvisionner à bon compte. Mais comme l'importation de minerais en Allemagne ne peut balancer les achats de houille allemande il serait avantageux pour notre région de l'Est d'étudier une combinaison qui permettrait un approvisionnement à l'étranger, lequel trouverait dans une fourniture de minerais une contrepartie ayant pour avantage une diminution des frais de transport. Les houilles anglaises arrivent sur le continent mais si le bateau qui a amené du charbon dans notre port du Nord repart à vide, il est évident, comme nous l'avons mentionné plus haut, que le fret sera plus cher. Au contraire le fret subira une diminution si le navire est sûr de trouver un chargement qu'il aura à ramener dans son pays de départ. Certaines personnes ont pensé que jamais Dunkerque ne verrait ce courant. Comme nous l'avons mentionné plus haut, ce courant est né et existe dès maintenant dans ce port malgré la cherté de la manutention qui pourrait être bien diminuée par l'augmentation et la transformation de l'outillage. Mais en dehors de ce désavantage il y a à compter avec le voisinage

d'Anvers qui cherchera toujours à attirer sur ses quais tout trafic existant.

γ) *Moyens de communication entre la Lorraine et Dunkerque.* — Or à l'heure actuelle les moyens de communication par eau sont nettement en faveur du port belge. Vitesse plus grande sur les canaux belges et distance plus courte du point de débarquement aux lieux de consommation, tels sont les faits qui pourraient faire pencher la balance en faveur de nos voisins. Nous voyons en effet que par eau Mézières est à 338 kilomètres d'Anvers et à 454 kilomètres de Dunkerque ; pour Longwy les distances sont de 426 kilomètres contre plus de 500 kilomètres. Si nous n'avions comme moyen de communication que les canaux, il est évident que nous aurions là à enregistrer une dérivation de trafic de plus. Fort heureusement les chemins de fer veillaient et par un louable sacrifice ils ont fait adopter un nouveau tarif de 5,40 environ par tonne de minerai entre la région de Briey et Dunkerque, par train de 560 tonnes réparties en 40 wagons de 14 tonnes. Restait en suspens la question de la houille. Pour attirer à elle le transport du charbon entre la mine et les autres industries, les compagnies de chemins de fer avaient un tarif commun très bas. Elles refusaient de l'appliquer aux houilles d'importation étrangère. Ce tarif appliqué aux charbons anglais allait entraîner la suprématie de notre port. Les différents intéressés purent obtenir

encore cette concession des compagnies de chemins de fer et à l'heure actuelle on peut dire que ce courant commercial que déjà l'on octroyait à Anvers est acquis à notre port du Nord. Les industriels Dunkerquois et de l'Est s'occupent, pour économiser sur le transport du charbon, de le convertir en coke dès le point de débarquement, aussi est-il question de doter Dunkerque de fours à coke (1).

Cette politique de concessions successives accordées par les Compagnies de chemins de fer apparaît à première vue comme empreinte d'un caractère généreux et très éloigné de déclarations assez récentes où l'un de leurs représentants affirmant que toute nouvelle diminution de tarifs de transports entraînerait immédiatement une diminution analogue des tarifs des chemins de fer étrangers. Mais en étudiant de plus près, on voit que ces diminutions ne sont suscitées que par un sentiment de crainte devant un ennemi redoutable ou du moins devant ce qu'en France les chemins de fer considèrent comme leur ennemi : le canal.

B) *Le Canal du Nord-Est.* — Il existe en effet un projet de canal reliant le Nord à la région de l'Est et enlevant aux voies ferrées le monopole du trafic es-

1. Un moyen de contrebalancer l'infériorité de Dunkerque au point de vue outillage, infériorité qui se traduit par une augmentation du prix serait de donner une prime au minerai exporté par port Français.

péré par elles. Ce trafic échapperait aussi au port belge car il mettrait Dunkerque plus près qu'Anvers de cette région ; il ne peut être question ici de dommages et de torts causés au chemin de fer, car comme le fait remarquer M. Léon le trafic jusqu'ici s'est dirigé vers la Belgique ou l'Allemagne, ou en est venu. Depuis que le projet a été mis en lumière, il a été vivement combattu par les Compagnies de l'Est et du Nord, aussi est-il intéressant de rappeler brièvement son histoire et de tirer les conclusions dont dépend l'avenir, au point de vue du rôle économique du port de Dunkerque.

Le canal du Nord-Est, comme son nom l'indique, a pour but de réunir la région de l'Est au réseau des canaux du Nord et par là de mettre en communication la Lorraine productrice de fer avec la région des mines de houille, région demandant le minerai nécessaire à une industrie métallurgique assez développée et aussi avec la région maritime du port de Dunkerque qui deviendrait l'exutoire obligatoire pour les produits manufacturés lorrains.

α) *Les projets.* — La première idée de ce canal n'est pas récente. Dès avant la Révolution en 1776 il était déjà question d'une voie navigable réunissant l'Escaut et la Meuse. C'était là le tronçon principal du canal du Nord-Est. Pendant le xix^e siècle le projet dormit et ne réapparut au jour que dans une proposition de loi contenant les tableaux des travaux à

exécuter et présentée par M. P. Baudin. Ces projets comprenaient des travaux d'agrandissement pour les ports et de réfection des voies navigables existant déjà, et enfin des travaux neufs. Le canal du Nord-Est y figurait en première ligne et par la loi du 28 janvier 1902 votée par la Chambre des députés, une somme de 131 millions était affectée à cette dernière voie. La part de l'État était de moitié, le reste devant être fourni par les intéressés, c'est-à-dire par les Chambres de commerce. La loi devait être approuvée par le Sénat qui la modifia d'une manière un peu arbitraire, et qui supprima tout crédit concernant le canal du Nord-Est. Avant d'essayer d'expliquer une décision arbitraire, il est nécessaire d'étudier les avantages qu'offrait ce projet ?

Le canal projeté entre l'Escaut et la Meuse avait une longueur de 146 km. 4
puis le tracé empruntait le canal de l'Est
sur une longueur de 35 km.
enfin le canal était prolongé par la vallée 70 km. 7
de la Chiers pour atteindre Longuyon,
soit une longueur totale de 252 km. 1

Deux embranchements étaient prévus sur le canal de la Chiers l'un de 25 kilomètres pour desservir Longwy et Mont-Saint-Martin, l'autre de 49 kilomètres s'étendrait jusqu'aux centres industriels de Jœuf et de Briey. Cette dernière solution présentait des

difficultés d'ordre technique assez difficiles à résoudre, aussi mit-on en avant un raccord direct de la région de Briey avec la Meuse, raccord qui ferait bénéficier ce pays des avantages offerts par le Canal du Nord-Est ; mais pour le moment aucune solution n'est intervenue et il est à penser qu'à l'heure actuelle, si une décision était prise concernant l'ensemble de l'ouvrage, ce point ne serait pas élucidé et que pendant un certain temps il faudrait user du chemin de fer ou du transport par câbles aériens.

3 *Trafic.* — Ayant vu ce que devait être le canal, il est intéressant d'étudier maintenant le trafic qui pourra venir dédommager des sommes employées à sa construction. La région desservie est une région qui prendra une grande extension industrielle, aussi le canal est-il assuré d'un trafic très suffisant. On en a fait différentes évaluations, mais avec la rapidité de l'extension de l'extraction du minerai on ne peut tabler sur rien. Il est évident que ce trafic devra subir une augmentation aussi rapide que l'extraction, or celle-ci en deux ans a progressé de 40 % : 10 millions 600.000 tonnes en 1909 ; 14.800.000 en 1914. Par conséquent vouloir évaluer le trafic était bon il y a une dizaine d'années alors qu'on ne pouvait prévoir l'extension des années suivantes, et qu'on se demandait avec angoisse si l'œuvre qu'on allait entreprendre répondrait aux dépenses faites. Aujourd'hui la question s'est déplacée et avec les courants futurs : char-

bon vers la Lorraine et minéral vers l'Angleterre, il faut s'inquiéter des dimensions nécessaires à donner à la voie d'eau pour éviter un encombrement funeste.

Cette question de l'évaluation du trafic a causé entre deux industriels de la région une polémique des plus intéressantes où M. Dreux, avec beaucoup d'à propos s'est fait le défenseur acharné du canal. Peut-être prévoyait-il l'avenir et les besoins d'expansion pour les produits de la région quand le distingué directeur de la Société des Aciéries de Longwy réfuta les opinions anticanalistes d'un de ses collègues de la région de Nancy. Dans les études de M. Dreux on trouve encore des détails intéressants sur l'évaluation du prix du trafic. Avec les péniches actuellement en service et portant 300 tonnes, on arriverait pour le fret Longwy-Valenciennes à 2,18 soit 0,0075 par tonne kilométrique ; avec bateaux de 400 tonnes qui pourront circuler sur le nouveau canal 1,38 soit 0,00476. Malheureusement ces derniers prix ne peuvent être appliqués pour le trajet jusqu'à Dunkerque car les canaux reliant notre grand port à l'intérieur ne permettraient pas le passage de ces bateaux ; aussi est-il plus sage de raisonner sur le prix de 0,0075 par kilomètre représentant pour la distance de Longwy à Dunkerque soit 400 kilomètres environ 3 fr. 50, C'est là un prix que nos voisins les Belges ne pourraient accepter pour le transport d'Anvers à la ré-

gion lorraine. Il n'a plus n'on plus été accepté par nos compagnies de chemins de fer qui pensaient bien qu'une grande partie des expéditions passerait par leurs lignes. Devant le projet du canal elles menèrent une campagne des plus actives et purent obtenir le rejet par le Sénat sur la proposition de la Commission d'études de tout crédit concernant le canal du Nord-Est.

Ce rejet avait été motivé par le prétexte fallacieux que les personnes intéressées n'avaient pu promettre leur participation pour la moitié des dépenses. Ce prétexte semble exagéré car il nous a été donné de voir dans une des Chambres de commerce intéressées à cette réalisation, le dossier se rapportant au canal, et nous avons pu constater que les questions de participation avaient été étudiées de près et ne faisaient pas peur aux Chambres de commerce ? Un groupe d'industriels lorrains avait du reste pris à sa charge les 85/100 du tiers du déficit s'il y en avait eu un. C'était d'une belle audace mais ce groupe prévoyait l'essor de la production minière et de la métallurgie. Celle-ci, outre les ouvrages en fer, exporterait aussi les scories de déphosphoration Thomas susceptibles de servir d'engrais dans la région du Nord ainsi que des laitiers utilisables comme matériaux de construction, ou pour les routes ou ballast de chemin de fer.

1. Brochure de M. Dreux, *Prix du fret sur le canal du Nord-Est*.

A l'heure actuelle les craintes des Chambres de commerce doivent être dissipées et il est permis de croire qu'elles seraient prêtes à donner leur concours si tant est qu'elles l'eussent refusé, devant les résultats inespérés jadis, que donnerait une telle œuvre.

Causes de l'abandon du projet. — Il a donc fallu d'autres motifs pour que la Commission sénatoriale émit la proposition de suppression des crédits concernant le canal du Nord-Est. Ces motifs viennent de haut. Ils ont été formulés par les Compagnies de chemins de fer. Les arguments présentés peuvent se résumer de la façon suivante. Tout d'abord les chemins de fer ont attaqué le canal à cause de son insuffisance de trafic, puis voyant que l'argument n'avait pas porté ont déclaré que la concurrence leur causerait de graves préjudices. Enfin une autre question fut mise en avant par M. de Lespinats, outre l'insuffisance du trafic, déclara-t-il, le canal serait inutile pour le transport des cokes. Il est donc nécessaire de faire justice de ces arguments.

Nous avons vu que si l'on pouvait parler il y a une dizaine d'années de l'insuffisance du trafic, vu le développement moyen qu'avaient à cette époque les régions de l'Est français, à l'heure présente ces craintes doivent être dissipées devant l'énorme accroissement de l'extraction minière et de la production métallurgique. Ces régions auront besoin de communiquer facilement avec la mer pour l'écou-

lement de leur surplus de production. D'ici que soit construit le canal, c'est-à-dire d'ici une huitaine d'années, à supposer que la proposition soit acceptée immédiatement, on aura besoin d'exporter vers la mer dix ou douze millions de tonnes de minerai, d'ouvrages en métal, de scories et de laitiers. Il faudra en sens contraire amener un chiffre très respectable de tonnes de houille. Donc il n'y a pas lieu de croire que le canal aura un trafic insuffisant.

L'autre argument, comme le fait remarquer M. Paul Léon, est contradictoire par rapport au premier. Les compagnies après avoir combattu le canal vu son insuffisance de trafic, changent de tactique et se plaignent de la concurrence qu'il va leur causer. De ce côté elles sont plus dans le vrai. Le canal, nous venons de le montrer, ne connaîtra guère le chômage, mais est-ce que avant sa création le courant commercial existait déjà ? A-t-on vu de nombreux trains de minerais prendre la direction de l'Ouest pour arriver à la mer ? Les voies ferrées ont-elles reçu beaucoup de wagons de charbon pour les transporter dans l'Est ? Nous ne le croyons pas. A part la tentative de cette année pour exporter le minerai vers l'Angleterre, les arrivages de houille ou envois de minerai se faisaient par eau. Pourtant certaines quantités de ces marchandises prenaient la voie de terre, mais c'était surtout celles destinées à la Belgique ou à l'Allemagne ou venant de ces pays. Si une partie

de ces courants est déviée par le canal ou détournée vers d'autres régions ce ne seront pas les chemins français, mais les chemins étrangers qui pourraient trouver à redire.

Le troisième argument fut mis en avant par M. de Lespinats, ancien maître de forges. C'était une considération d'ordre technique. Le coke, disait-il, ne pourra être transporté par le canal; les tarifs de chemins de fer sont tels que le fret par eau sera aussi cher, mais par voie ferrée on a des transports plus rapides et beaucoup moins de déchets. M. Dreux a réfuté cet argument s'appuyant sur le fait que certaines usines qui ont des relations assez étroites avec l'auteur de la critique, font venir par voie d'eau leur combustible; il démontre que, à supposer que le transport par eau ne soit pas plus avantageux, en créant ce courant, ces usines sont en bénéfice sur le transport des fontes et aciers et que par conséquent ces bénéfices en pure logique devraient être reportés de moitié sur les cokes. Pour la question déchets, l'honorable directeur des usines de Mont-Saint-Martin a réfuté la critique faite au canal en prétendant qu'avec des appareils spéciaux on arriverait à réduire ce déchet à un chiffre des plus minimes.

Comme nous l'avons vu précédemment, ces critiques furent écoutées par la Commission sénatoriale qui supprima tout crédit pour cette œuvre qui est toujours, mais depuis longtemps, d'utilité publique.

A l'heure actuelle l'on peut se demander si le canal est toujours aussi nécessaire.

Comme nous l'avons plusieurs fois montré, la Lorraine en a besoin pour y charger un fret qui jouera un rôle analogue à celui de la houille anglaise pour les bateaux qui sortent à vide de Dunkerque actuellement.

Nécessité du canal pour faire de Dunkerque le port régional de la Lorraine française. — Le canal du Nord-Est sera-t-il réalisé prochainement ? Nul ne le sait, mais en tout cas ce que l'on peut dire c'est que la faute de sa non-réalisation incombe aux compagnies de chemins de fer. Par une politique funeste à elles-mêmes, elles écrasent la concurrence de la voie d'eau, obtiennent l'exploitation des canaux pour les laisser s'ensabler ou s'affolent à l'idée qu'un canal va faire concurrence à leur ligne. Les compagnies de chemins de fer s'arrangent pour faire dormir dans un carton un projet dont la réalisation devrait être terminée actuellement. Elles ne considèrent pas que le canal et le chemin de fer peuvent trouver place l'un à côté de l'autre et doivent s'unir et non se méconnaître.

Si le trafic de la Lorraine rend impossible l'exportation de tout le minerai et l'entrée de toute la houille par Dunkerque, par suite de l'encombrement des voies ferrées et donne le surplus à la concurrence étrangère, il y aura des gens qui dans cette trahison

auront une grande part de responsabilité. Il ne s'agit pas ici seulement de question d'intérêt local mais aussi un peu de la vie de la marine de commerce française qui, dans cette nouveauté d'un fret lourd et encombrant, trouverait peut-être un regain d'activité pour la tirer de son état de léthargie actuel.

Le rôle régional de Dunkerque peut donc s'étendre démesurément si l'on veut bien exécuter ce canal, sinon il sera difficile d'amener dans notre port du Nord tout le trafic qui se dirigera de l'Est vers l'Angleterre. On pourrait doubler les voies, mais ce serait une dépense folle, et de beaucoup supérieure à celles d'établissement du canal et d'élargissement des canaux de l'Escaut à la mer. Sans cela Dunkerque sera condamnée à traîner lamentablement, nouveau La Pallice, une vie peu active. Le port dont les bassins en ce temps-là auront peut-être reçu un développement inutile sera seulement alimenté par l'industrie de la ville, et la fonction régionale limitée à l'hinterland actuel. Donc en résumé, pour le port de Dunkerque la réalisation du canal du Nord-Est est une question de vie intense ou de vie peu active qui devant l'accroissement du rival pourrait être cause de la décadence de notre port du Nord. La région de la Lorraine aura besoin sous peu d'une porte de sortie sur la mer. Or trois solutions s'offrent à elle. La première la plus mauvaise est celle d'Anvers port actuel de cette région ; solution mauvaise parce qu'antina-

tionale et parce qu'au retour les péniches chargées de charbon auront à remonter la Meuse. Il reste en présence deux solutions que l'on peut appeler nationales car toutes deux créeront comme port régional de l'Est un port français. Les concurrents sont Rouen et Dunkerque. L'exportation par Rouen serait assez onéreuse, et certainement plus que celle par le port du Nord.

M. Renaud a communiqué à la Chambre de commerce de Nancy une étude sur le canal du Nord-Est, étude où il considère l'exportation via Dunkerque comme fait possible à certaines conditions de réformes à faire.

Pour lui le minerai pourrait être vendu à 14 francs la tonne en Angleterre ce qui, d'après les prix sur le carreau, laisserait 9,50 pour le transport.

De la région de Briey au canal, un franc serait absorbé le canal demandera 2,20 de fret jusqu'à Dunkerque où les taxes de péage et les frais de déchargement absorberont une somme égale. Il restera donc environ 5 francs pour le fret sur mer, prix de fret à l'heure actuelle, facile à trouver. Mais si le Gouvernement suédois lève les obstacles qu'il a imposés à l'exportation du minerai de la Laponie, les prix baisseraient et l'exportation via Dunkerque ne serait possible qu'à la suite d'une entente avec les houillères anglaises ayant pour but d'obtenir un abaissement des frets, en considération du double trafic créé.

M. Renaud ajoute aussi « qu'il serait nécessaire que le port de Dunkerque disposât d'un puissant outillage ».

Cette étude de M. Renaud, en conformant deux opinions émises précédemment, semble considérer l'importance du canal malgré les tentatives des compagnies. Pour l'avenir de Dunkerque, pour lui assurer un fret de retour suffisant et en rapport avec les importations il lui faut le canal du Nord-Est. Lui seul pourra amener en quantités suffisantes le fret lourd manquant à la sortie et fera de Dunkerque une exception parmi les ports français. Leur renommée universelle est d'exporter surtout des produits de grande valeur et de peu de poids. Ce sera aussi le moyen, si un jour les exportations arrivaient à dépasser les importations, d'activer le développement de ce port car les bateaux étrangers viendraient tous des ports où ils trouveraient un fret de sortie insuffisant.

Conclusion sur le rôle économique. — Nous voyons donc que le rôle économique de Dunkerque dans deux de ses réalisations est assez important. L'industrie qui peut être appelée à un grand avenir tient déjà une certaine place dans l'activité du port. Le rôle régional véritable richesse de Dunkerque peut, avec un peu de complaisance des pouvoirs publics, prendre une extension qui fera de Dunkerque le rival de Anvers et de Hambourg.

Les deux fonctions, fonction industrielle et fonction régionale, qui doivent assurer le développement de leur port sont l'objet des études et des recherches des pouvoirs qui ont à l'heure actuelle la charge de la direction des services de Dunkerque et l'on peut être certain que les ponts et chaussées et la Chambre de commerce feront tous leurs efforts pour arriver à la réalisation de projets dont la répercussion sera peut-être plus grande que l'on ose espérer.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Parvenu au terme de cette étude sur le port de Dunkerque il nous est permis de constater que si ce port est à l'heure actuelle à la hauteur de sa tâche, les travaux entrepris n'ont rien d'excessif pour lui permettre de jouer son rôle demain. Demain, du moins nous l'espérons, le minerai de Lorraine s'engouffrera par wagons dans les flancs de cargos qui l'emporteront en Angleterre et qui en retour auront à apporter sur le continent la houille, ce pain de l'industrie. Ce demain verra aussi tout autour des canaux de Bombourg, de Fumes et de Bergues, des cheminées vomir la fumée des usines qui feront de Dunkerque, tendance générale des ports, un nouveau centre industriel du département du Nord.

Demain verra peut-être aussi Dunkerque centre de marchés actifs qui assureront bien des avantages à ses négociants et à ses industriels ainsi qu'à ceux des environs.

Mais pour le moment il faut admirer l'œuvre ac-

complie grâce à la persévérance et à la connaissance des affaires que montrèrent dans ce travail les habitants de la ville de Dunkerque qui trouvèrent dans le développement futur du port et de la ville la récompense d'années de lutte et de labeur.

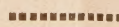
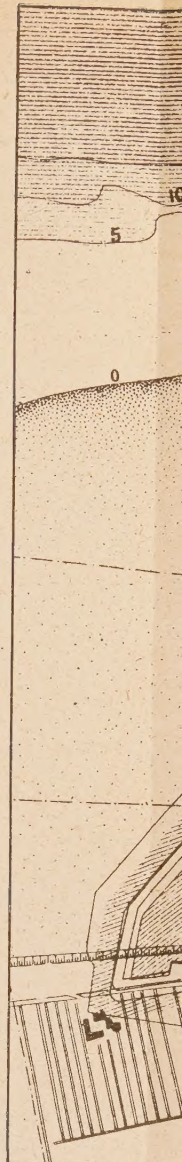
Vu le Président,

HITIER

Vu le Doyen,
CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer
le Vice-Recteur de l'Académie de Paris.

L. LIARD



Les

MARÉ

E



0

Planche



CHENAL

Phare

(-4.00)

(-2.50)

BASSINS

DARSE N°4

DARSE N°3

DARSE N°2

DARSE N°1

PORT D'ECOUAGE

BASSIN DE L'EST

DE FREYCINET

BASSIN DE LA MARINE

BASSIN DE L'ARRIERE PORT

BASSIN DU COMMERCE

DUNKERQUE

MALO-LES-BAINS

DES MOINES

DE NOTTE

CANAL

MARDYCK

MAYENNE IMPRIMERIE CHARLES COLIN
